

# RAPORT 2016

Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2016.



## Spis treści

1.	Wstęp.	2
2.	Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce.	3
3.	Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E-65, CE-65 oraz E-59, CE-59.	10
4.	Dostęp do portów morskich.	17
5.	Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry.	19
5.1.	Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła.	19
5.2.	Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego - Odrzańska Droga Wodna (ODW).	23
6.	Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.	25
	Pomorskie	25
	Kujawsko-Pomorskie	31
	Warmińsko-Mazurskie	33
	Mazowieckie	33
	Łódzkie	37
	Śląskie	45
	Wielkopolskie	51
	Małopolska	58
	Zachodniopomorskie	61
	Lubuskie	62
	Dolnośląskie	62
	Opolskie	66
7.	Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.	67
	Pomorskie	67
	Warmińsko-Mazurskie	73
	Mazowieckie	75
	Łódzkie	76
	Śląskie	78
	Wielkopolskie	81
	Małopolska	82
	Zachodniopomorskie	82
	Lubuskie/Brandenburgia	84
	Dolnośląskie	84
	Opolskie	85
8.	Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach.	85
	Pomorskie	86
	Kujawsko-Pomorskie	88
	Warmińsko-Mazurskie	88
	Mazowieckie	89
	Łódzkie	90
	Śląskie	91
	Wielkopolskie	92
	Małopolska	93
	Zachodniopomorskie	93
	Lubuskie	93
	Dolnośląskie	94
9.	Podsumowanie raportu	95
10.	Spis tabel i rysunków	98
11.	Metoda przygotowania raportu i bibliografia	98

## 1. Wstęp.

Oddawany do Państwa rąk raport to opracowanie powstałe na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli województw wchodzących w skład Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk (SPR KTBA). W konsekwencji poszerzenia przez Komisję Europejską Korytarza Bałtyk-Adriatyk o odnogę szczecińską także w skład członków zwyczajnych stowarzyszenia w dniu 25 czerwca 2014 roku przyjęto Województwo Zachodniopomorskie, które z kolei utrzymuje kontakty z polskimi województwami wchodzącymi w skład dawnego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, tj. z województwem Lubuskim, Dolnośląskim i Opolskim. SPR KTBA współpracuje także z województwami Małopolskim i Warmińsko-Mazurskim, pomimo tego, iż nie są one członkami stowarzyszenia. W ten sposób stowarzyszenie stało się reprezentantem pokaźnej grupy polskich regionów, które łączy wspólny interes związany z przepływami towarowymi w relacji północ-południe oraz z integracją przestrzeni europejskiej dla bardziej spójnego i zrównoważonego rozwoju.

Powodzenie projektu Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk zależy zarówno od czynników natury infrastrukturalnej, jak i ekonomicznej. O ile pierwsze są konsekwencją inwestycji liniowych i punktowych w strefie korytarza, o tyle drugie zależą od procesów gospodarczych, które generuje infrastruktura – głównie przepływów towarowych i pasażerskich oraz tworzenia się wartości dodanej. W niniejszym opracowaniu skupiono się tylko na analizie inwestycji

infrastrukturalnych. Pamiętajmy jednak, że infrastruktura ta jest warunkiem niezbędnym choć niewystarczającym dla wygenerowania przepływów. Szanse na sukces rozwojowy można wykorzystać wtedy, gdy odejmiemy od traktowania korytarza transportowego jako wiązki infrastrukturalnej zapewniającej wyłącznie funkcje transportowe. Należy go traktować jako oś strefy rozwojowej, a więc obszaru dynamicznego wzrostu, którego funkcjonowanie i perspektywy zależą m.in. od efektywności i jakości infrastruktury oraz usług transportowych. W ten sposób zarówno infrastruktura, jak i przepływy gospodarcze funkcjonują we wzajemnej zależności. Transeuropejska sieć korytarzy transportowych TEN-T to jedna z najważniejszych sieci infrastrukturalnych w UE, która ma docelowo pełnić rolę integratora przestrzeni wspólnotowej. Ma ona umożliwić realizację podstawowych swobód w zakresie przepływu osób i towarów, przyczyniając się do wzrostu powiązań gospodarczych i społecznych wszystkich regionów UE. Efektywna oraz spójna sieć TEN-T jest jednym z kluczowych warunków wdrożenia wszystkich zasad jednolitego rynku europejskiego.

W przypadku sfinalizowania kluczowych inwestycji korytarza Bałtyk-Adriatyk – autostrady A-1 i drogi krajowej S3, modernizacji linii kolejowych E-65 i CE-65 oraz E-59 i CE- 59, ładunki przeladowywane w pomorskich i zachodniopomorskich portach będą mogły być wożone w głąb Polski, a także w relacji tranzytowej w kierunku państw Regionu Morza Śródziemnego bądź Morza Czarnego. Do tego jednak

potrzeba zwiększenia inicjatywy na rzecz uruchamiania kolejowych połączeń intermodalnych Północ-Południe oraz budowy centrów logistycznych, terminali przeladunkowych ulokowanych w regionach położonych wzdłuż trasy przebiegu korytarza.

Tworząc raport skupiono się na charakterystyce poszczególnych elementów korytarza. W pierwszym rzędzie położono nacisk na spójność głównych ciągów transportowych tj. linii kolejowych oraz dróg łączących infrastrukturę punktową taką jak centra logistyczne

oraz lądowe/morskie terminale przeladunkowe. Potencjalnie duże znaczenie dla rozwoju korytarza będą miały również Międzynarodowe Drogi Wodne rzeki Odry i Wisły, które przebiegają przez terytorium Polski. Następnie przeanalizowano infrastrukturę punktową, w skład której wchodzi zarówno centra logistyczne, terminale przeladunkowe i intermodalne, strefy ekonomiczne i parki przemysłowe (o ile dysponują one powierzchniami magazynowymi), a także lotniska typu cargo.

## 2. Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk–Adriatyk w Polsce.

W skład infrastruktury drogowej korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce wchodzi nitki połączeń drogowych przebiegających od zespołów portowych Gdańsk i Gdyni (na wschodzie) oraz Szczecina-Świnoujścia (na zachodzie) w kierunku południowym. Te odgańczenia to autostrada A-1 biegnąca z Gdańsk i Gdyni oraz droga ekspresowa S3 biegnąca ze Świnoujścia i Szczecina. Poniżej omówiono oba połączenia.

**Autostrada A-1** określana jest mianem kręgoślupa ruchu krajowego oraz tranzytowego z północy na południe. W węźle Łódź Północ, na północ od Łodzi, autostrada krzyżuje się z autostradą A2. W Gliwicach Sośnicy przecina autostradę A4, zaś na granicy państwowej w okolicy Wodzisławia Śląskiego i czeskiego Bogumina łączy się z czeską autostradą D1.

Autostrada A1 była przewidywana do realizacji w latach 60. XX wieku jako fragment *Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe (TAPP)*, mającej w zamyśle łączyć Skandynawię z krajami basenu Morza Śródziemnego. Budowa autostrady rozpoczęła się jednak dopiero w 2005 r. poprzedzona publicznymi wystąpieniami wszystkich zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego. Niezwykle silnie zaangażowane były też media – a szczególnie „Dziennik Bałtycki”, prowadzący ogólnopolski lobbying: „Po pierwsze A-1”.

Możliwość dofinansowania inwestycji drogowych wchodzących w skład korytarza, w tym na rzecz autostrady A-1 wzrosła w związku z procesem integracji europejskiej. W wyniku przyjęcia przez Komisję Europejską listy 30 projektów priorytetowych

TEN-T projekt połączenia drogowego „autostrada Gdańsk-Łódź-Wiedeń/Bratysława” został oznaczony statusem projektu priorytetowego nr 25 i mógł być finansowany z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nowym instrumentem UE służącym wsparciu infrastruktury transportowej na lata 2014-2020 jest „Connecting Europe Facility”.

Sam proces budowy autostrady przebiegał etapowo. W dniu 29 lipca 2005 koncesjonariusz, Gdańsk Transport Company S.A., rozpoczął budowę północnego odcinka autostrady Rusocin – Nowe Marzy o długości 89,5 km. W styczniu 2007 minister Polacek zdecydował o unieważnieniu koncesji GTC na budowę kolejnego odcinka autostrady, argumentując, że tańsze będzie wybudowanie go przez GDDKiA. GTC odwołało się od tej decyzji i wygrało rozprawę w Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym w Warszawie.

W grudniu 2007 został otwarty pierwszy, 25-kilometrowy odcinek autostrady w województwie pomorskim pomiędzy węzłem Rusocin a węzłem Swaróżyn. W październiku 2008 otwarto odcinek Swaróżyn – Nowe Marzy. W grudniu 2008 otwarto jedną 3-kilometrową jezdnię na obwodnicy Strykowa.

Jeżeli chodzi o południową część autostrady, to w grudniu 2009 roku oddany został do użytku węzeł autostradowy Gliwice Sośnica, jednak całość robót związanych z budową węzła została zakończona w lipcu 2010 roku. Także w grudniu 2009 oddany został odcinek Gliwice Sośnica – Bełk. W grudniu 2010 oddano odcinek od węzła Bełk do węzła Rowień.

W kwietniu 2011 oddano odcinek Żory – Świerklany. We wrześniu 2011 oddano odcinek Gliwice Wschód – Gliwice Sośnica. Wykonawcą było konsorcjum firm ze spółką Polimex-Mostostal na czele.

W październiku 2011 roku oddano odcinek Grudziądz – Toruń - Południe, o długości 62 km, z zachodnią nitką Mostu Armii Krajowej w Toruniu oraz mostem obok Grudziądza. W grudniu 2011 oddano odcinek Zabrze Północ – Gliwice Wschód. W czerwcu 2012 – oddano odcinek Pyrzowice – Zabrze Północ. W październiku 2012 oddano węzeł Bytom, znajdujący się na odcinku Pyrzowice – Zabrze Północ. W listopadzie 2012 oddano do użytku fragment Kowal – Łódź Północ. W listopadzie 2012 oddano do użytku fragment Mszana – granica z Czechami w Gorzyczkach. W maju 2014 oddano do użytku fragment Świerklany – Mszana, kończąc w ten sposób cały odcinek Gliwice – granica z Czechami.

Jeżeli chodzi o odcinki niezakończone, to liczący 40 km odcinek Stryków-Tuszyn znajduje się aktualnie w budowie, która będzie trwać prawdopodobnie do sierpnia 2016 roku. Większy problem jest natomiast z liczącym 122 km odcinkiem Piotrków Trybunalski-Pyrzowice. Termin oddania do użytku części odcinka leżącego w granicach województwa łódzkiego nie jest znany. Z kolei w odcinku ulokowanym w województwie śląskim fragment od Rząsawy do Pyrzowic ma być wykończony do 2019 roku. Z kolei fragment - od granicy z województwem łódzkim do Rząsawy ma być realizowany w latach 2017-2021.

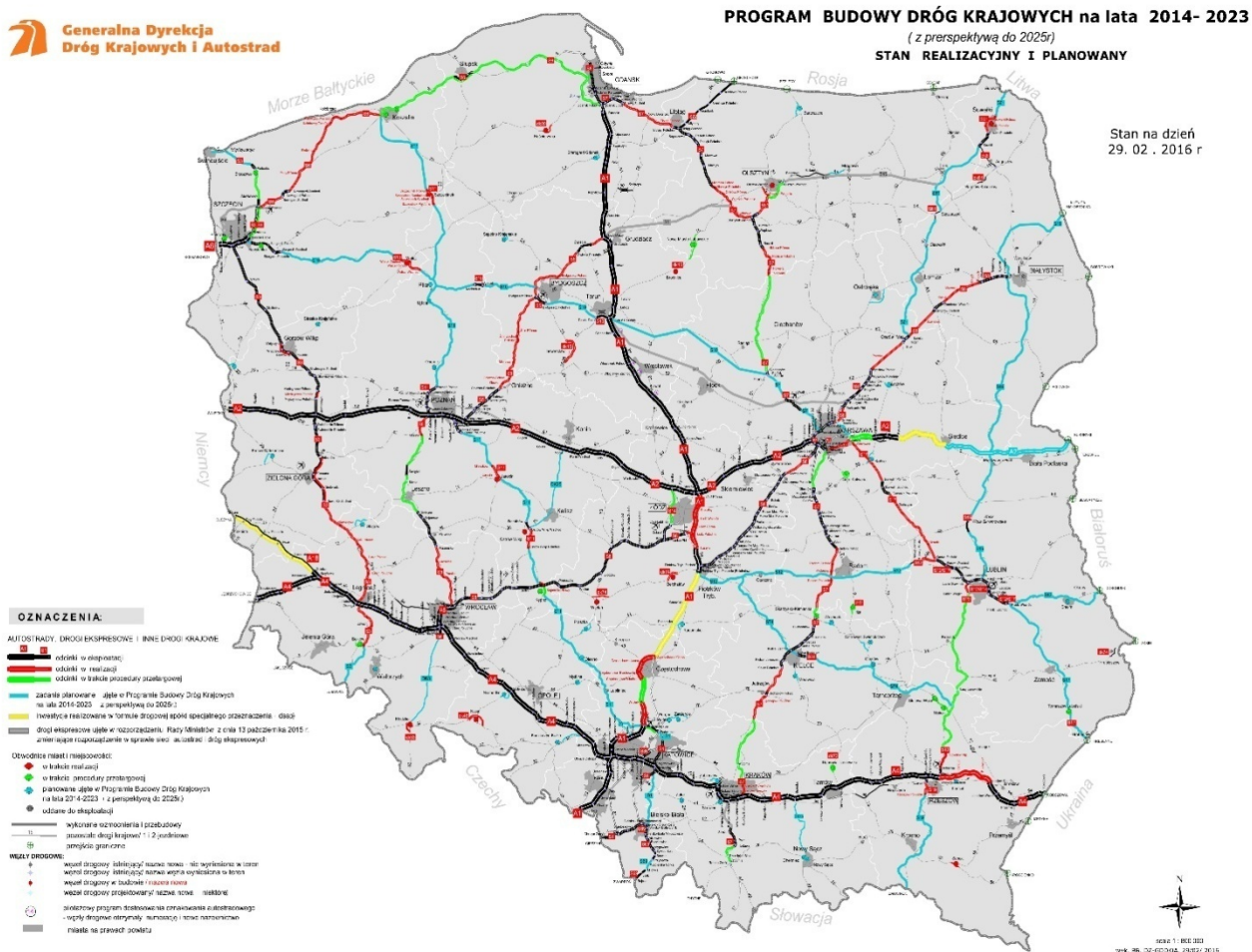
Autostrada na całej swojej długości jest lub będzie zarządzana przez takich operatorów jak: GDDKiA, GTC S.A., konsorcjum firm Budimex Dromex i Mostostal Warszawa, Budimex, włoskie konsorcjum Salini, konsorcja: PBG SA i SRB Civil Engineering Limited.

**Tabela 1. Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach autostrady A1.**

<b>Autostrada A1</b>			
<b>Odcinek</b>	<b>Długość</b>	<b>Lata realizacji</b>	<b>Obecny etap</b>
Gdańsk - Nowe Marzy	89,45 km	2005-2008	zakończony
Nowe Marzy – Toruń	62,4 km	2008-2011	zakończony
Toruń – Kowal	63,9 km	2010-2012	zakończony
Kowal – Sójki	30 km	2010-2012	zakończony
Sójki – Kotliska	15,2 km	2010-2012	zakończony
Kotliska – Piątek	9 km	2010-2012	zakończony
Piątek – Stryków	21 km	2010-2012	zakończony
Węzeł Stryków	4,85 km	2010-2012	zakończony
Stryków – Tuszyn	40 km	2011-2016	w realizacji, oddanie do użytku planowane na sierpień 2016 r.
Tuszyn - Piotrków Tryb.	18 km	-	zakończony
Piotrków Tryb. - Pyrzowice	122 km	2014- ?	decyzja ZRID, przygotowanie postępowania przetargowego
Pyrzowice - Piekary Śląskie	16,1 km	2009-2012	zakończony
Piekary Śląskie - węzeł Sośnica	26,1 km	2009-2012	zakończony
Węzeł Sośnica	2,2 km	2008-2010	zakończony
Węzeł Sośnica - Bełk	15,4 km	2007-2009	zakończony
Bełk - Świerklany	14,1 km	2008-2011	zakończony
Świerklany - Gorzyczki	18,3 km	2010-2014	zakończony

Źródło: Opracowanie własne na podst.: danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

**Rysunek 1. Realizacja i przygotowanie autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic.  
(stan na 29 lutego 2016 roku)**



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

**Droga ekspresowa S3** Świnoujście Szczecin – Legnica Lubawka jest ważnym elementem międzynarodowego szlaku E65 z Malmö w Szwecji do miejscowości Chania na Krecie oraz zachodniego odgałęzienia Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Jest to jedna z głównych arterii transportu ładunków pojazdami ciężarowymi. W Polsce jej długość to około 500 km. Droga prowadzi południkowo od zespołu portów morskich Świnoujście – Szczecin na południe, wzdłuż zachodniej granicy kraju, przez ośrodki miejskie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry, Zagłębie Miedziowe (Głogów, Polkowice, Lubin, Legnica) do południowej granicy z Czechami.

Zapewnia najkrótsze bezpośrednie połączenie Skandynawii (E65) z północnymi Czechami (rejon Hradca Králové i Pardubic). Na swoim przebiegu będzie krzyżowała się z autostradami: A6, A2 oraz A4. Jest elementem bazowej sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) oraz stanowi drogowy komponent Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. Realizacja całego przebiegu drogi S3 umożliwi: dogodnie połączenie tranzytowe o znaczeniu międzynarodowym pomiędzy krajami Skandynawskimi i krajami na Bałkanach, stworzenie

korzystnych warunków wspierania rozwoju regionów położonych wzdłuż drogi ekspresowej S3, poprzez zapewnienie im bezpośredniego dostępu do transportu i połączeń z dużymi ośrodkami miejskimi, stymulowanie rozwoju rynku transportowo – logistycznego, rozwój transportu intermodalnego przez powiązanie dróg i infrastruktury kolejowej. Przeprowadzone w 2015 r. pomiary i analizy natężenia ruchu na S3 potwierdziły, że jest to droga o charakterze ruchu gospodarczego, wymagająca dalszego rozwoju.

Charakterystykę historii budowy S3 warto rozpocząć od konkluzji, iż idea budowy autostrady równoległej do linii Odry po raz pierwszy pojawiła się w latach 30. XX wieku i została ujęta w planach władz III Rzeszy. Po raz kolejny koncepcja budowy tego typu drogi pojawiła się po zakończeniu II wojny światowej. Początkowo droga ta pozostawała jednak w fazie koncepcyjnej. Dopiero na przełomie 1976 i 1977 rozpoczęto budowę drogi E 14 od węzła Rzęśnia do Goleniowa wraz z obwodnicą tej miejscowości. Kolejne odcinki trasy realizowano już w latach 80-tych. Dalsza część budowy miała już miejsce w czasach III RP. Na początku lat 90. XX wieku, na fali zmian systemowych w Polsce, budowa drogi wzdłuż zachodniej granicy stała się jednym z priorytetów stąd określono ją mianem autostrady A3. Jednakże w 2001 zrezygnowano z budowy autostrady A3, w zamian tego cały odcinek ze Świnoujścia do Lubawki oznaczony został, jako droga ekspresowa S3. Przeważały, więc argumenty o szacowanym relatywnie niskim - w porównaniu z innymi planowanymi autostradami - natężeniem ruchu drogowego, a co za tym idzie nieopłacalnością budowy płatnej autostrady A3.

W następnych latach budowa przebiegała etapowo. Odcinek ze Szczecina do Gorzowa Wielkopolskiego został wybudowany w okresie 2007-2010, z Gorzowa Wielkopolskiego do Sulechowa – w latach 2008-2014, odcinki z Sulechowa do Nowej Soli i z Nowej Soli do Legnicy podobnie jak z Legnicy do Lubawki – są w trakcie realizacji. Docelowo na całej długości droga ekspresowa S3 będzie drogą dwujezdniową, której realizację planuje się na 2018 rok, z wyjątkiem jednego z mostów na rzece Odrze gdzie realizacja planowana jest na 2019 rok. Szczegółowy opis realizacji poszczególnych odcinków zawiera poniższa tabela.



**Tabela 2: Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach drogi ekspresowej S3**

Droga ekspresowa S3			
Odcinek	Długość	Lata realizacji	Obecny etap
Obwodnica Międzyzdrojów	2,96 km	2006-2008	zakończony
Obwodnica Wolina	2,56 km	2002-2003	zakończony
Świnoujście - Troszyn	34,5 km	2018-2022	prace przygotowawcze
Obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic	6,1 km	2009 - 2011	zakończony
Obwodnica Brzozowa	4,8 km	2017-2021	w przygotowaniu
Obwodnica Miękowa	4,8 km	2009 - 2012	zakończony
Brzozowo - Rurka	23 km	2017-2021	prace przygotowawcze
Rurka – Rzęśnia	13,3 km	Rozbudowa planowana 2017-2021	w przygotowaniu dostosowanie do pełnych parametrów drogi ekspresowej
Kijewo - Rzęśnia	7,5 km	2011 – 2014	zakończony
Klucz - Kijewo	7,7 km	2005-2007	zakończony
Klucz - Pyrzyce	28,2 km	2008-2010	zakończony
Pyrzyce - Myślibórz	26,7 km	2007-2010	zakończony
Myślibórz - Gorzów Wielkopolski	26,7 km	2008-2010	zakończony
Obwodnica Gorzowa Wlkp.	11,6 km	2014-2017	budowa II jezdni
Gorzów Wlkp.- Międzyrzecz	37 km	2011 - 2014	zakończony
Obwodnica Międzyrzecza	6,4 km	2014-2017	budowa II jezdni
Międzyrzecz - Sulechów	43 km	2010 - 2013	zakończony
Sulechów-Nowa Sól	44 km	2009-2017 (z wyjątkiem jednego z mostów na rz. Odrze gdzie realizacja planowana jest na 2019 r.).	budowa II jezdni
Nowa Sól - Legnica	81,2 km	2014 -2018	w trakcie realizacji
Legnica – Jawor	19,73 km	2014 -2018	w trakcie realizacji
Jawor – Bolków	16,11 km	2014 -2018	w trakcie realizacji
Bolków-Lubawka	31 km	2016-2020	opracowana dokumentacja projektowa

Źródło: Opracowanie własne na podst.: danych GDDKiA

Ponadto warto podkreślić, iż południkowe ciągi drogowe krzyżują się z ciągami równoleżnikowymi. Na północy kraju od Trójmiasta odchodzą drogi szybkiego ruchu S6 (w kierunku Szczecina) i S7 (w kierunku Warszawy i na Kraków). Korytarz Bałtyk-Adriatyk przecina także autostrada A-2 biegnąca przez Warszawę i Poznań oraz niżej autostrada A-4 biegnąca przez Katowice i Wrocław. Ważną rolę dla korytarza Bałtyk-Adriatyk odgrywa droga ekspresowa S69 połączona z odcinkiem transgranicznym Katowice-Żyliną. Istotna jest także droga S1 omijająca Katowice i biegnąca na Bielsko-Białą.

Zwraca się uwagę, że rezultatem realizacji przedmiotowych zadań realizowanych wzdłuż ciągów autostradowych i drogowych będzie osiągnięcie spójności gospodarczo-społecznej poprzez rozwój i modernizację infrastruktury sprzyjającej likwidacji różnic na poziomie rozwoju poszczególnych gmin i powiatów. Efekt ten zostanie osiągnięty poprzez: odciążenie miejscowości z ruchu tranzytowego, poprawę standardów komunikacyjnych poszczególnych regionów, a co za tym idzie średnich prędkości, czasów i odległości podróży oraz poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji przez pojazdy samochodowe wskutek polepszenia warunków ruchu, udrożnienie powiązań komunikacyjnych gmin z układem drogowym regionalnym i ponadregionalnym, dostosowanie wewnętrznego układu drogowo – ulicznego gminy do wymagań wynikających z rozwoju procesów gospodarczych transportowych. Nastąpi także wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w pobliżu ciągów drogowych.

Do rezultatów cząstkowych projektu można zaliczyć: poprawę powiązań infrastrukturalnych z drogami krajowymi, poprawę dostępności komunikacyjnej do obszarów działalności gospodarczej – miejsc pracy.

Przedsięwzięcia są komplementarne do inwestycji wykonywanych na innych odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju.

### 3. Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E-65, CE-65 oraz E-59, CE-59.

Kolejowa część Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk odgrywa zasadniczą rolę z uwagi na priorytet dla przewozów kolejowych w Unii Europejskiej. Stąd w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (32 mld euro, czyli ok. 120 mld zł) na wsparcie finansowe mogą liczyć w pierwszej kolejności połączenia kolejowe.

W skład kolejowych odnóg Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi linie kolejowe E 65 i CE 65 (z portów Gdańsk i Gdyni) oraz E 59 i CE 59 (z portów Szczecin i Świnoujście). Wszystkie z tych linii podlegają aktualnie modernizacji, która polega na: przebudowie nawierzchni kolejowej, przebudowie i budowie nowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty), modernizacji sieci trakcyjnej, modernizacji i rozbudowie układu zasilania elektroenergetycznego, modernizacji systemu sterowania ruchem kolejowym, łączności, urządzeń sygnalizacji przejazdowej i diagnostyki stanów awaryjnych taboru, przebudowie i budowie nowych peronów, przejść podziemnych dla podróżnych, urządzeń obsługi niepełnosprawnych i systemu informacji dla podróżnych, budowie obiektów i urządzeń dla ochrony środowiska (ekrany akustyczne, ekodukty, przełazy dla zwierząt, separatory zanieczyszczeń).

Celem modernizacji jest dostosowanie parametrów linii do standardów Europejskich Umów o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC i AGTC, a także Dyrektyw UE w zakresie interoperacyjności linii kolejowych. W związku z przyjętymi założeniami

określono następujące cele szczegółowe i efekty modernizacji:

- Dostosowanie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej do prędkości pociągów zestawionych z taboru klasycznego w ruchu pasażerskim do  $V=160$  km/h, a w ruchu towarowym do  $V=120$  km/h i nacisku na oś 225 kN;
- Przystosowanie linii do kursowania taboru z wychylnym pudłem z prędkością maksymalną  $V=200$  km/h;
- Udoskonalenie połączeń poprzez trans-europejską sieć transportową TEN-T między krajami Europy Północnej a krajami Europy Południowej;
- Ograniczenie uciążliwości dla środowiska naturalnego w zakresie hałasu;
- Zmniejszenie zagrożenia oddziaływania ładunków niebezpiecznych na środowisko;
- Zdecydowane zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności i trwałości oraz w wyniku likwidacji zbędnej infrastruktury i ilości stanowisk pracy;
- Pobudzenie rozwoju ekonomicznego na szczeblu regionalnym i krajowym, a także wspieranie bardziej opłacalnych i niezawodnych międzynarodowych usług przewozowych dla pasażerów i towarów w obszarze wspólnych interesów Polski i UE, ze szczególnym uwzględnieniem wydajności przewoźników kolejowych w korytarzach międzynarodowych

i interoperacyjności z innymi środkami transportu.

**Linia kolejowa E-65** na terenie Polski przebiega przez miasta Gdynia – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice i posiada długość 1355 km. Połączenie przeznaczone jest dla ruchu pasażerskiego. Na odcinku Gdynia – Warszawa – Zawiercie główne inwestycje zostały już przeprowadzone. W efekcie linia przygotowana jest do jazdy pociągów z prędkością 160 – 200 km/h. Na fragmentach tej trasy osiągnięcie prędkości 200 km/h będzie możliwe po zakończeniu uruchamiania systemu ETCS, co jest planowane do końca 2018 r. Finansowanie tych przedsięwzięć pochodzi z budżetu państwa oraz środków Unii Europejskiej, ze środków Funduszu Spójności, rozdzielanych w Polsce w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Ponadto do finansowania w ramach instrumentu CEF zgłoszono prace dokumentacyjne dla modernizacji odcinka Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice. Planuje się, iż inwestycje będą przeprowadzone w latach 2018 – 2023 również w ramach CEF.

Modernizacji podlega także **linia kolejowa nr. 226** wchodząca w skład ciągu E-65, choć przeznaczona dla przewozu towarów. Linia biegnie z Pruszcza Gdańskiego do Portu Północnego w Gdańsku. Gotowy jest już dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii. Modernizacja całości trasy zostanie wykończona do sierpnia 2016 roku. Bardzo ważną częścią trasy jest system nowych wiaduktów kolejowych w Gdańsku. Gotowy jest już 17-metrowy przy ulicy Siennej. W trakcie budowy są jeszcze dwa

wiadukty - dwutorowy przy ulicy Wosia Budzysza i jednotorowy na Lenartowicza. Linia stanowi jedyne połączenie kolejowe Portu Północnego z krajem. Linią kierowane są pociągi m.in. do gdańskiego terminala kontenerowego, a także do stacji zakładowej Gdańsk Rafineria firmy Lotos Kolej, z którą linia 226 łączy się przez zelektryfikowaną bocznice, z której korzystają zestawione z cystern pociągi przewożące przetwory naftowe wyprodukowane przez Rafinerię Gdańską. Ponadto linią transportuje się polski węgiel przeznaczony na eksport przez Port Północny.

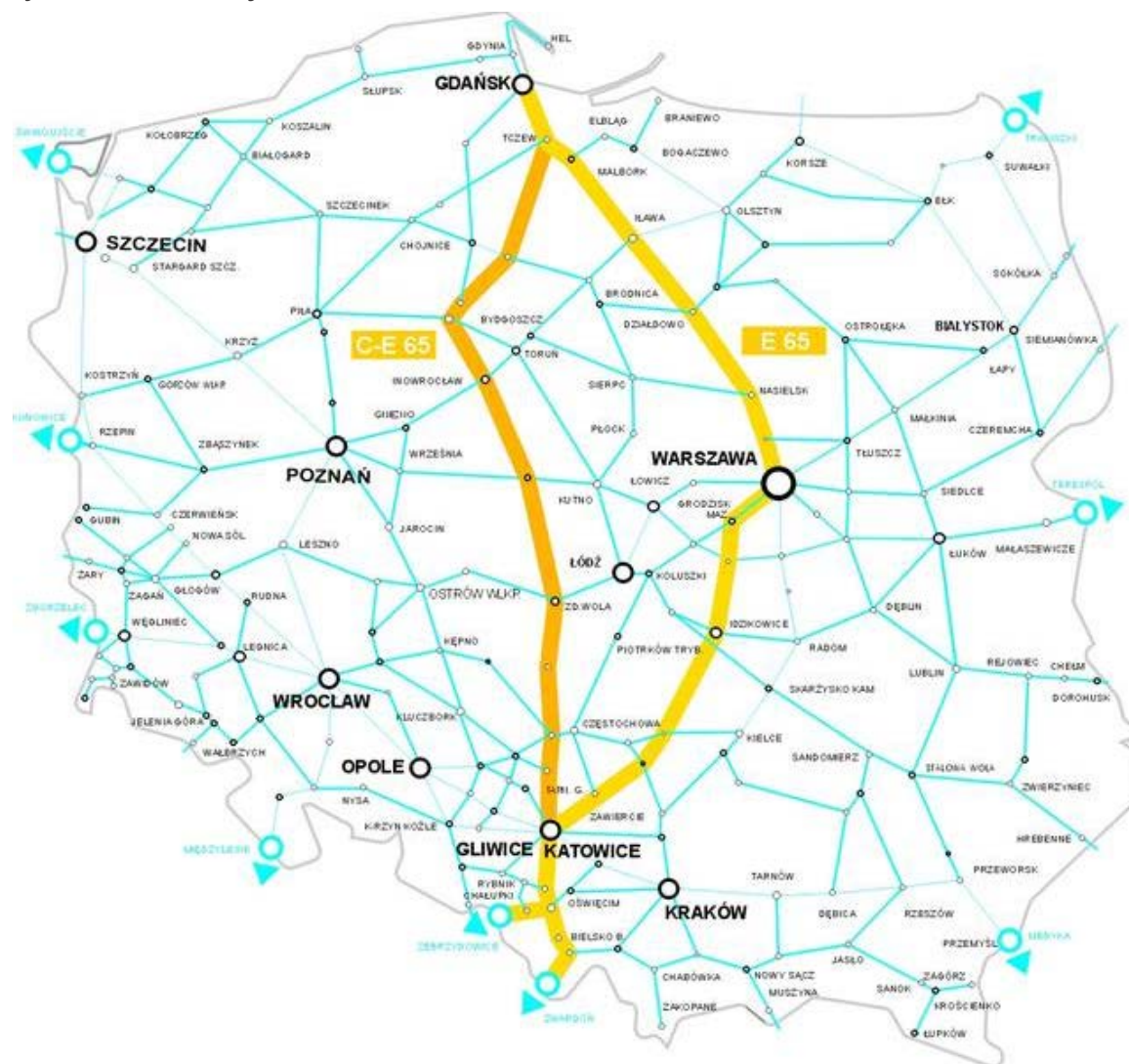
#### **Linia kolejowa CE 65**

Modernizacji podlega także linia CE-65 inaczej klasyfikowana też jako **linia kolejowa 131**. Linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew – to linia kolejowa w Polsce łącząca Górnośląski, Częstochowski Okręg Przemysłowy oraz Rybnicki Okręg Węglowy z węzłem kolejowym w Tczewie a dalej z Portem Gdańsk i Portem Gdynia. Została zbudowana jako linia towarowa stąd omija duże miasta (z wyjątkiem Bydgoszczy). Linia przechodzi przez teren pięciu województw. W dużym stopniu pokrywa się z jedną z najważniejszych inwestycji w infrastrukturę w II RP – magistralą węglową. Na linii obecnie prowadzone są prace na odcinku Inowrocław - Zduńska Wola - Chorzów Batory. Polegają na kompleksowej wymianie nawierzchni torowej w niektórych odcinkach, częściowej odbudowie podtorza na innych odcinkach, uzupełnieniu podsypki, regulacji osi toru oraz wymianie elementów sieci trakcyjnej. Na odcinku Bydgoszcz - Tczew główne prace modernizacyjne zostały zakończone w 2015 roku.

Odgałęzieniem od linii kolejowej CE-65, wchodzącym w skład dawnej magistrali węglowej **jest linia kolejowa nr 201**, łącząca Nową Wieś Wielką z Portem w Gdyni przez Bydgoszcz Leśną, Wierzchucin, Lipową Tucholską, Kościerzynę i Somonino. Choć linia ta nie należy do sieci bazowej, lecz uzupełniającej TEN-T stanowi ona ważne ogniwo Korytarza. Linia ta w okresie międzywojennym zapewniała połączenie z portem w Gdyni z pominięciem Wolnego Miasta Gdańska, przez co ułatwiała eksport węgla kamiennego, wcześniej mocno utrudniany przez

władze WM Gdańska. W wyniku zmiany granic w 1939 linia ta straciła na znaczeniu, przez co stała się linią regionalną, która w razie problemów na odcinku Tczew – Gdańsk – Gdynia jest wykorzystywana jako objazd. W latach 2012- 2015 zrealizowano inwestycję na odcinku Kościerzyna-Gdynia. Modernizacja obejmowała wymianę nawierzchni, budowę nowych peronów, wymianę rozjazdów. Zakończona została również w 2015 roku modernizacja układu torowego stacji Gdańsk Osowa i Gdynia Wielki Kack.

Rysunek 2. Linie kolejowe CE-65 oraz E-65.



Źródło: PKP PLK

**Linia kolejowa E-59** stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmö – Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Jest to najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami. Linia E 59 jest objęta Umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC). Biegnie ze Świnoujścia przez Szczecin Dąbie (linia 401<sup>1</sup>), Poznań, Wrocław, Opole, Kędzierzyn Koźle do Chałupek.

I i II etap modernizacji linii z Wrocławia do Poznania zostały zrealizowane. W ramach inwestycji zakończonej w grudniu 2015 r. dostosowano linię od Wrocławia do granicy województwa do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim oraz do 120 km/h w ruchu towarowym z elementami rozwiązań dla prędkości 200 km/h w części dotyczącej m. in.: układu geometrycznego torów, przystosowania obiektów inżynierskich do nowych obciążeń dynamicznych i zwiększonych wymogów bezpieczeństwa, przygotowania sieci trakcyjnej w zakresie rozstawu podpór. Efekty inwestycji dla pasażerów, to krótsza o prawie pół godziny podróż z Wrocławia do Rawicza w przypadku pociągów najszybszych i kilkunastominutowe skrócenie podróży dla składów aglomeracyjnych. Ponadto poprawiła się obsługa pasażerów na zmodernizowanych stacjach i przystankach m.in.: Wrocław Mikołajów, Wrocław Popowice, Wrocław Świniary Pęgów, Osola, Oborniki Śląskie. Zbudowano nowy przystanek Wrocław

Różanka oraz Wrocław Grabiszyn. Po modernizacji linii wyższy poziom bezpieczeństwa zapewniają przebudowane przejazdy kolejowo-drogowe, rozjazdy oraz nowe wiadukty nad lub pod torami. Istotnym elementem modernizacji była przebudowa urządzeń sterowania ruchem na posterunku odgałęźnym Grabiszyn, który zapewnia teraz sprawniejszy wjazd pociągów na stację Wrocław Główny od strony zachodniej. Lepszą ochronę środowiska wzdłuż linii kolejowej uzyskano m.in. dzięki budowie 2 ekoduktów, 15 km ekranów akustycznych, oraz 49 separatorów dla ochrony czystości wód. Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Czempin – Poznań, jest kontynuowana pomimo problemów z wykonawcą prac. Do roku 2020 trwać ma modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Czempin oraz Poznań Główny – Szczecin Dąbie.

**Linia CE-59** stanowi odgałęzienie dla ruchu towarowego od linii E 59 Wrocław – Poznań – Szczecin i jest elementem ciągu transportowego biegnącego z Malmö do Ostrawy. Co prawda w sensie formalnym linia należy jedynie do sieci kompleksowej TEN-T, w związku z czym nie stanowi elementu korytarza sieci bazowej Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, niemniej jej znaczenie dla ww. Korytarza jest kluczowe, stąd raport obejmuje tę linię. Jest to połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią. Linia została objęta umową o głównych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego AGTC. Planowana modernizacja ma na celu m.in. przygotowanie

<sup>1</sup> Linia 401 na odcinku Szczecin Dąbie – Goleniów – Świnoujście wraz z odcinkiem linii kolejowej nr 402 i 434 do Portu Lotniczego Szczecin Goleniów zostanie zmodernizowana w ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla

Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 2014-2020. Projekt Budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej jest strategicznym projektem SSOM. Planowane finansowanie w ramach POIŚ.

infrastruktury linii do prędkości 120 km/h dla pociągów towarowych i pasażerskich, zwiększenie przepustowości linii oraz poprawę bezpieczeństwa. Biegnie za Szczecina przez Rzepin, Głogów, Wrocław do granicy państwa. PKP PLK S.A. rozpoczęła prace modernizacyjne na linii C-E 59 w perspektywie finansowej 2007–2013 na odcinku: Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra. W ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych zrealizowano i są realizowane następujące zadania:

- Modernizacja na odcinku Dolna Odra - Szczecin Podjuchy tor nr 1 i 2 - inwestycja została zakończona w 2014 r.;
- Modernizacja na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra – inwestycja zakończy się 2016 r.;
- Prace na odcinku Rudna Gwizdanów – Głogów - inwestycja została zakończona w 2015 r.;
- Ułożenie kabla światłowodowego i kabla telekomunikacyjnego na odcinku Kostrzyn – Dolna Odra - projekt został zrealizowany w 2014r.

Zarządca infrastruktury przeprowadził również wstępne analizy w zakresie możliwości punktowego podniesienia maksymalnej prędkości bez ingerencji w geometrię linii i wytypował odcinki linii kolejowej Wrocław – Zielona Góra – Szczecin, na których wydaje się możliwe uzyskanie prędkości do 140 km/h po zakończeniu rewitalizacji linii.

W nowym budżecie planowane są prace z Wrocławia Brochowa przez Głogów, Zieloną Górę, Rzepin i Szczecin Podjuchy za prawie 1 mld zł. Efektem opisanych powyżej inwestycji będzie podniesienie prędkości do 120 km/h, a tam, gdzie umożliwia to geometria toru do 140 km/h oraz zwiększenie dopuszczalnych nacisków na oś.

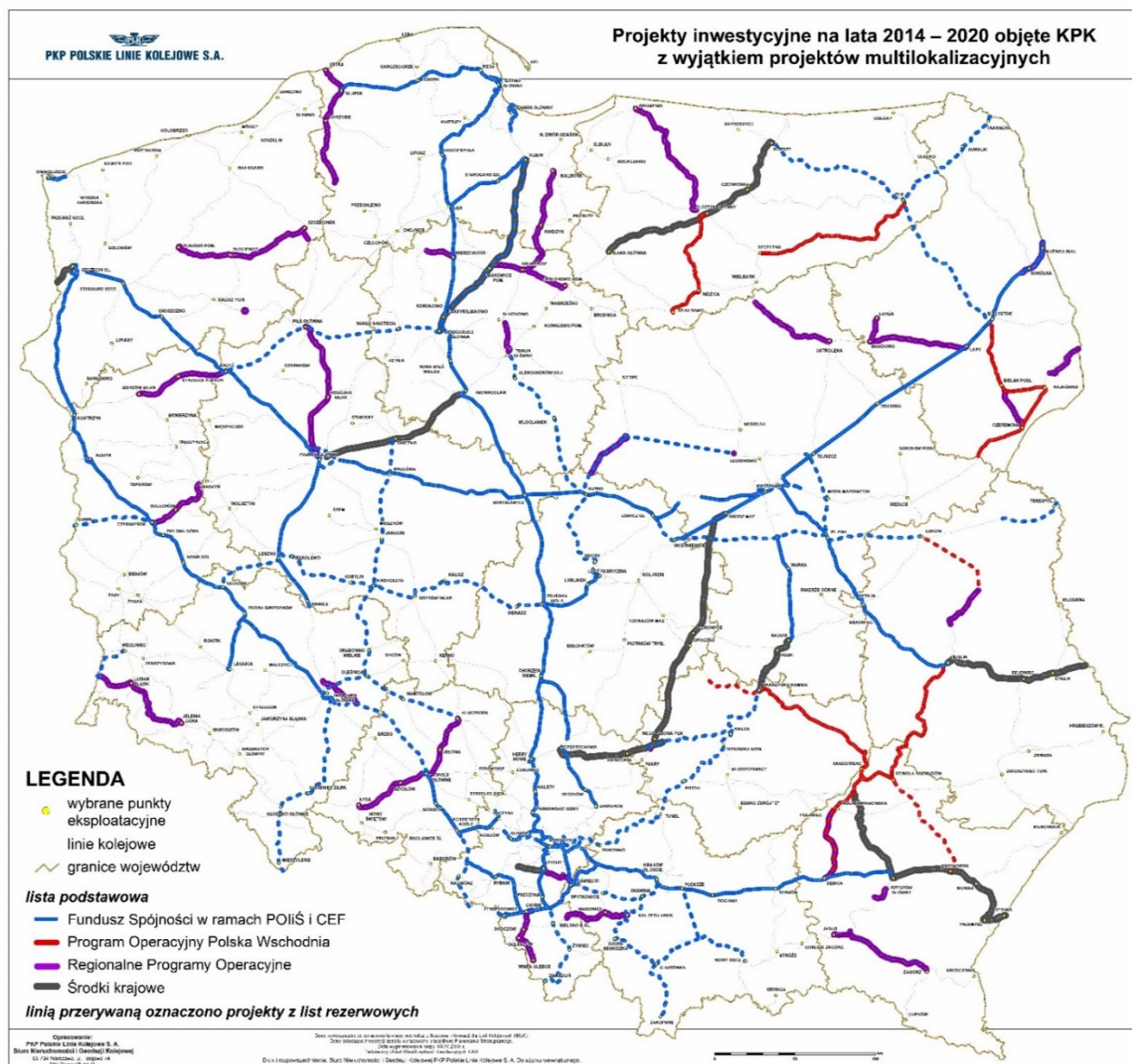
Rysunek 3. Linie kolejowe CE- 59 oraz E-59.



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.



Rysunek 4. Inwestycje kolejowe planowane w latach 2014-2020



Źródło: Krajowy program kolejowy do 2023 roku.

## 4. Dostęp do portów morskich.

Bardzo ważnym elementem Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk są układy komunikacyjne zapewniające dostęp do portów morskich. Włączenie tych odcinków określanych mianem „ostatniej mili” do sieci TEN-T leży w interesie użytkowników korytarza.

**Dostęp do portu w Gdańsku** jest już zapewniony dzięki dokończeniu Trasy Sucharskiego łączącej port z Obwodnicą Południową Gdańska. Obwodnica ta będąca częścią składową S7 łączy się z Obwodnicą Trójmiasta biegnącą w kierunku autostrady A-1. Wykończony już został tunel pod Martwą Wisłą będący częścią składową Trasy Słowackiego. Jego uroczyste otwarcie odbyło się 14 kwietnia 2016 roku. Gotowy jest już także dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii kolejowej nr 226 łączącej Port Północny z Pruszczem Gdańskim. Ta dwutorowa przeprawa, o długości 122 m docelowo umożliwi jazdę pociągom z prędkością 100 km na godz. Znacznie się też zwiększy przepustowość - poprzednią przeprawą mogło przejechać 30 pociągów dziennie, po modernizacji będzie ich 180. Modernizacja całości trasy 226 zostanie wykończona do sierpnia 2016 roku. Inną bardzo ważną częścią trasy jest system nowych wiaduktów kolejowych w Gdańsku. Gotowy jest już 17-metrowy przy ulicy Siennej. W trakcie budowy są jeszcze dwa wiadukty - dwutorowy przy ulicy Wosia Budzysza i jednotorowy na Lenartowicza. Jeżeli chodzi o dostęp od strony morza to Urząd Morski prowadzi inwestycję modernizacji toru podejściowego oraz falochronu

w Porcie Północnym w Gdańsku. Wykorzystanie drogi wodnej rzeki Wisły do transportu towarowego z gdańskiego portu nie wyszło jak na razie poza fazę koncepcyjną.

**Dostęp do portu w Gdyni** został w ostatnich latach zapewniony przez budowę III etapu Trasy Kwiatkowskiego oraz rozbudowę ul. Wiśniewskiego łączącej port wschodni z zachodnim. Zrealizowano także inwestycje na rzecz poprawy dostępu kolejowego i budowy infrastruktury intermodalnej do najważniejszych terminali (w tym do planowanego nowego terminalu promowego). Należy jednak przebudować Trasę Kwiatkowskiego w kierunku zapewnienia jej pełnej nośności TEN-T, gdyż aktualnie Trasa ma status drogi powiatowej. Wobec tych ograniczeń władze Gdyni chciały, by funkcję tranzytową przejęła Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej. Licząca 14 kilometrów droga ekspresowa została jednak przez MliR uznana za drogę lokalną. Władze miasta Gdyni mają w związku z tym nowy pomysł wybudowania połączenia portu z Obwodnicą Trójmiasta. Jego początkiem, jak w przypadku OPAT-u, byłoby skrzyżowanie z Morską. Licząca ok. 4 km trasa przechodziłaby nad tą ulicą po estakadzie, potem wiaduktem nad lub tunelem bądź wykopem pod torami kolejowymi i zamiast w lewo (jak OPAT) skręcałaby w prawo. W tym miejscu powstałby węzeł, z którego w przyszłości można byłoby wyprowadzić Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej w docelowym przebiegu. Natomiast nowa trasa do portu włączałaby się w Trasę

Kwiatkowskiego na wysokości terminalu kontenerowego. Jeżeli chodzi o dostęp do portu od strony morza to w 2011 roku port gdyński zakończył inwestycję pogłębienia kanału portowego do 13,5 m ze środków POIiŚ. W celu umożliwienia obsługi jeszcze większych statków niezbędne stało się powiększenie obrotnicy nr 2 w Porcie Gdynia, co możliwe stało się dopiero po wykupieniu Nabrzeża Gościnnego ze Stoczni Marynarki Wojennej. Projekt powiększenia obrotnicy oraz dalszego pogłębienia portu do 16 m przyczyni się do uzyskania pełnego dostępu do portu dla statków oceanicznych. Potrzeba jest także stworzenia obrotnicy portowej w Kanale Portowym.

W ramach **dostępu do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście** realizowanych jest aktualnie szereg inwestycji infrastrukturalnych na rzecz polepszenia dostępu do portów od strony lądu i morza. W układzie krajowym trwa budowa i modernizacja drogi S3 na odcinku obwodnica Mieńkowo – Terminal Promowy w Świnoujściu. Odcinek Brzozowo-Mieńkowo o długości 22,4 km od października 2014 r. jest w przetargu. Zakończenie realizacji inwestycji planowane jest w II połowie 2020 roku. Drugi odcinek - między Świnoujściem a Troszynem - o długości 34,5 km jest w trakcie przygotowania. Z kolei w układzie lokalnym w latach 2017-2020 realizowane będą inwestycje na rzecz poprawy dostępu do portu w Szczecinie - przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza oraz budowa nowego połączenia drogowego od ul. Zapadłej/Kolumba do węzła na A6-S3 wraz z alternatywnym połączeniem do zespołu portowego w Szczecinie z wejściem w rejon miasta z ulicami Kolumba/Zapadła. Realizowane będą także w dwóch etapach (I etap - 2016-2018, II etap - 2017-

2020) inwestycje na rzecz poprawy dostępu do Portu w Świnoujściu. Prowadzone są również prace nad przygotowaniem inwestycji dot. Budowy Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina, w tym budowy stałej przeprawy przez rzekę Odrę między węzłami drogowymi w miejscowościach Police - Święta, zapewniającego poprawę dostępności komunikacyjnej szczecińskiego obszaru metropolitalnego w układzie północ-południe i wschód-zachód. Inwestycja umożliwi połączenie systemu transportowego miasta Szczecina z europejskim i polskim układem autostrad (A11, A20 i A6) i dróg ekspresowych (S3 i S6) oraz zwiększenie dostępności transportowej terenów przygranicznych.

Jeżeli chodzi o dostęp kolejowy planowane są inwestycje zarówno względem Portu Szczecin, jak i Świnoujście. Roboty budowlane planowane są na lata 2018-2020. W odniesieniu do Portu w Szczecinie planowane jest usprawnienie dojazdu z magistrali międzynarodowych E59 i C-E 59 do stacji Szczecin Port Centralny i dalej do Parku Wrocławskiego w rejonie przeładunków drobnicowych oraz Basenu Górniczego w rejonie przeładunków masowych. W odniesieniu do Portu Świnoujście planowana jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, w tym także budowa drugiego toru na trasie Świnoujście SiA-Świnoujście SiB. Efektem prac będzie dostosowanie parametrów infrastruktury do standardów sieci bazowej TEN-T (dla ruchu towarowego). Inwestycje przyczynią się do poprawy warunków obsługi przewozów intermodalnych oraz zwiększą bezpieczeństwo i płynność prowadzenia ruchu w Korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Realizowane są także inwestycje na rzecz dostępu dla żeglugi

śródlądowej: poprawa parametrów technicznych na całym polskim przebiegu Odry do min. III klasy żeglugowej, a w dalszej perspektywie dostosowanie drogi wodnej do min. IVb klasy żeglugowej oraz inwestycje na rzecz podniesienia parametrów drogi wodnej Szczecin – Berlin do klasy Vb przy równoczesnym podniesieniu przęseł mostów do 5,25 m wysokości, co stworzy warunki do uruchomienia żeglugi kontenerowej. Realizowany jest także projekt połączenia Odry z Dunajem. Termin realizacji inwestycji: 2014-2022.

W zespole portowym Szczecin-Świnoujście realizowane będą także inwestycje na rzecz poprawy

dostępu od strony morza. Inwestycje te to modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5m (do 2021 r.), pogłębienie do 14,5 m toru podejściowego odcinku: wejście do portu wewnętrznego - nabrzeże Portowców, wraz z obrotnicą dla statków o dł. 300 m. Z kolei na okres po 2020 roku planowana jest poprawa parametrów wejściowych do portu zewnętrznego w Świnoujściu poprzez pogłębienie toru podejściowego prowadzącego na obszarze Bałtyku do głębokości 17 m, co umożliwi obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk.

## 5. Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry.

### 5.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła.

Wykorzystanie transportowe drogi wodnej rzeki Wisły jest aktualnie niewielkie. Sytuacja ta jest konsekwencją wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych oraz niejasnego systemu zarządzania drogami wodnymi w Polsce (nakładające się kompetencje wielu ministerstw). Powody te wpłynęły na wykreślenie Wisły z listy europejskich perspektywicznych szlaków transportowych w październiku 2011, co oznacza, że na razie nie ma co liczyć na dofinansowanie jej rewitalizacji z UE.

W ostatnim czasie można jednak zaobserwować zwielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania

polskich dróg śródlądowej Wisły, tak aby zapewniała połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi. W tym celu powołano Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które to przygotowało projekt strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce do 2020 roku z perspektywą do roku 2030. Priorytety strategii to:

- Odrzańska Droga Wodna (E-30) – osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych,
- Droga wodna rzeki Wisły – uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych,

- Połączenie Odra-Wiśła-Zalew Wiślany i Warszawa-Brześć – rozbudowa dróg wodnych E-70 i E-40,
- Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

Szacunkowe koszty budowy i modernizacji wybranych polskich śródlądowych dróg wodnych w zakresie przystosowującym je do parametrów szlaków

żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym są zróżnicowane w zależności od przyjętej koncepcji oraz wariantów i wynoszą: Odrzańskiej Drogi Wodnej, wraz z Kanałem Gliwickim i połączeniem Odra-Dunaj – od 16,5 do 22,6 mld zł; Środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska – ok. 31,5mld zł; Kanału Śląskiego – ok. 11,0 mld zł; Drogi wodnej Warszawa-Brześć – od 8,1 do 25,5 mld zł.

**Rysunek 5. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku**



Źródło: materiały prasowe MGMIŻŚ

Przewiduje się wzrost wykorzystania udziału żeglugi śródlądowej w przewozie ładunków w Polsce do poziomu 2% w 2033 r. Szansą na włączenie drogi wodnej Górnej Wisły do systemu dróg wodnych Polski jest realizacja Kanału Śląskiego. Znacznie ważniejszą rolę z punktu widzenia Wisły odgrywają jednak inicjatywy na rzecz rewitalizacji dolnego odcinka (zwłaszcza Gdańsk – Bydgoszcz) wchodzącego w skład Międzynarodowych Dróg Wodnych E-70 (z Antwerpii do Kaliningradu) i E-40 (z Gdańska, Narwią i Bugiem do Brześcia, Dnieprem do Morza Czarnego). Odcinek ten wymaga dużych nakładów finansowych z uwagi na wiele płycizn. W pierwszym etapie należy zapewnić odcinkowi II klasę żeglowności, docelowo należałoby dążyć do klasy IV. Barięą w rewitalizacji może być zaklasyfikowanie niektórych jej obszarów do projektu Natura 2000. Dolna część Wisły może także być docelowo wykorzystana do transportu kontenerów z pomorskich portów, a zwłaszcza z gdańskiego terminala głębokowodnego DCT w głąb Polski. Także droga wodna E-70 jest w stanie przejąć część ładunków, obsługiwanych do tej pory transportem lądowym, w relacjach między Szczecinem, Świnoujściem, Gdynią i Gdańskiem a leżącymi wzdłuż niej ośrodkami gospodarczymi: Piłą, Gorzowem Wielkopolskim i aglomeracją bydgosko-toruńską, a w relacjach międzynarodowych, między Europą Zachodnią a Obwodem Kaliningradzkim (MDW E-70), bądź Ukrainą (MDW E-40). Jako dogodne miejsce dla rzeczno-żelaznego węzła intermodalnego spełniającego rolę usługową względem pomorskich portów wskazuje się Zajęczkowo Tczewskie. Ważnym węzłem aglomeracji bydgosko-toruńskiej może być także platforma multimodalna w okolicy Bydgoszczy-Solca Kujawskiego.

Rejon Bydgoszczy jest najważniejszym węzłem Dolnego Biegu Wisły, łączą się tu dwie międzynarodowe drogi wodne śródlądowe, spinając dorzecza Europy Zachodniej i Wschodniej. Na rzecz rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70 podpisana została Deklaracja programowa w sprawie planu działań na rzecz rozwoju MDW E70 (woj. kujawsko-pomorskie, lubuskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie). Województwa te podpisały także petycję do rządu, aby przystąpić do konwencji AGN.

W horyzoncie czasowym 2006 - 2015 opracowano szereg analiz i opracowań merytorycznych związanych z rozwojem planowanej na terenie Polski drogi wodnej E 70, w tym „Koncepcję programowo – przestrzenną rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód - wschód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany” obejmującej swym zakresem: strategię programową, koncepcję programowo – przestrzenną, analizę środowiskową i program promocji MDW E 70. Ponadto przeprowadzono badania nawigacyjno-żeglugowe na polskim odcinku MDW E70 czy opracowano listę tzw. „wąskich gardel” - miejsc najbardziej ograniczających żeglugę turystyczną i towarową. Z kolei w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Pomorskiego uwzględniono realizację dwóch przedsięwzięć priorytetowych (lista rezerwowa) dot. żeglugi śródlądowej i rewitalizacji Wisły (podobne zapisy są w kontraktach województw mazowieckiego i kujawsko – pomorskiego) tj.:

- Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847,

- Modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu, Szkarpawy i Martwej Wisły;

Prowadzona jest również stała współpraca samorządowo – rządowa i naukowa dot. aktywizacji wodnego transportu śródlądowego.

Samorząd Województwa Pomorskiego koordynował także ponadregionalny projekt pn. Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I, o łącznej wartości 84,8 mln zł, w tym wkład UE 41,6 mln zł. Zrealizowano zadania dot. budowy sieci portów i przystani żeglarskich oraz infrastruktury poprawiającej dostęp do akwenów w delcie Wisły, tj. w Elblągu, Tolkmicku, Nowej Pastęce, Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich, Oslonce, Rybinie, Drewnicy, Gdańskiej Głowie, Przegalinie, Błotniku, Tczewie, Białej Górze i Malborku.

W kolejnej perspektywie UE tj. 2014 -2020 projekt Pętli Żuławskiej będzie nadal kontynuowany. Zrealizowano również projekty dotyczące obszaru przemysłowego w Grudziądzu oraz „Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego” o znaczeniu strategicznym. Istotną rolę odgrywają także inwestycje związane z modernizacją i rozbudową infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu.

Ponadto, Samorzady województw pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego i lubelskiego podpisały 2014 roku List intencyjny w sprawie woli współpracy na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa -Brześć, na mocy którego strony postanowiły nawiązać współpracę służącą uzyskaniu efektu synergii działań, wymianie

doświadczeń i osiągnięciu wzajemnych korzyści na rzecz wzrostu potencjału gospodarczego oraz zapewnienia zrównoważonego rozwoju obszaru Wisły. Najważniejszym instrumentem służącym rewitalizacji drogi wodnej rzeki Wisły byłyby budowa kaskady dolnej Wisły. Kaskada dałaby 4-5 elektrowni wodnych, 2-3 przejścia przez Wisłę oraz zapewniłaby regulację przeciwpowodziową. Dzięki kaskadzie, której budowę mogą bojkotować środowiska ekologiczne, zapewniony byłby IV stopień żeglowności dla całej drogi wodnej MDW E70.

Na uwagę zasługuje również fakt podjęcia przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju działań na rzecz rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce poprzez opracowanie Dokumentu implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

## 5.2. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego - Odrzańska Droga Wodna (ODW).

Rzeka Odra także napotyka na ograniczenia żeglugowe choć jej sytuacja jest pod tym względem lepsza aniżeli rzeki Wisły. Parametrami ograniczającymi możliwości żeglugowe Odry są głębokość i szerokość szlaku żeglownego, promienie łuków, prześwit pod mostami (poziomy i pionowy). Kluczowym z punktu widzenia spójności szlaku wodnego Odry i komunikacji wodnej regionów położonych nad górną i środkową Odrą z portem Szczecin oraz z drogami wodnymi zachodniej Europy jest odcinek rzeki od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej. Odcinek ten, długości 260 km, charakteryzuje się najgorszymi parametrami technicznymi i warunkami żeglugowymi. Najtrudniejszą częścią szlaku jest fragment bezpośrednio poniżej stopnia w Brzegu Dolnym, gdzie postępuje erozja znacznie utrudniająca żeglugę. Ocenia się, że na niektórych odcinkach zniszczonych jest 40% budowli regulacyjnych. Zły stan techniczny budowli i urządzeń znajdujących się na rzece jest skutkiem wieloletniego niedoceniań roli transportu śródlądowego oraz braku bieżącego inwestowania w utrzymanie i modernizację infrastruktury ODW.

Realizacja inwestycji zaplanowanych w ramach uchylonego Programu dla Odry 2006 w zakresie żeglugi śródlądowej pozwoli jedynie przywrócić stan z I połowy XX wieku. Z kolei podpisanie porozumienia AGN stworzy podstawy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce dzięki kompatybilności z systemami transportowymi innych krajów Unii Europejskiej.

Szansą na dostosowanie Odry do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności jest opracowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej projekt strategii, której celem jest rozwój dróg wodnych w Polsce do 2020 roku z perspektywą do roku 2030. Jednym z priorytetów jest również Odrzańska Droga Wodna (E-30) wraz z modernizacją Kanału Gliwickiego i budową połączenia Odra – Dunaj. Pozwoli to na osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć w/w dróg wodnych.

Niemniej jednak modernizacja i przebudowa rzecznej infrastruktury transportowej Odry można upatrywać w obecnie realizowanych i zrealizowanych zadaniach w ramach POiS 2007-2013 oraz POiS 2014-2020 w ramach przystosowania ODW do III klasy drogi wodnej. W województwie opolskim jest to zakończona w 2015 r. modernizacja stopnia Chróścice, modernizacja 7 jazów i obiektów towarzyszących; modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej.

W województwie dolnośląskim i lubuskim trwa remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej. W województwie dolnośląskim



trwa także modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze oraz remont generalny jazu Brzeg Dolny.

Trwa modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego, wraz z odcinkiem rzeki Widawy i obiektami służącymi ochronie przeciwpowodziowej miasta Wrocławia. W związku z podpisaniem polsko-niemieckiej umowy o Odrze granicznej (27.04.2015) w województwie lubuskim i zachodniopomorskim trwają prace modernizacyjne na Odrze granicznej. Odtworzona będzie i utrzymana III klasa drogi wodnej na całej długości granicznego odcinka Odry (1,8 m głębokości). Zakłada się, że realizacja umowy zapewni ochronę przeciwpowodziową i aktywizację gospodarczą terenów nadodrzańskich, dogodne warunki pracy dla lodołamaczy, ale też ponowne otwarcie dla portu szczecińskiego i polskiej żeglugi śródlądowej szlaku transportowego z Dolnego i Górnego Śląska. Koszt wykonania przedsięwzięć opisanych w umowie to około 670 mln zł. Prace będą prowadzone do roku 2028.

We wrześniu 2015 r. zapoczątkowano Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły. Przewidziano w nim szereg inwestycji w infrastrukturę hydrotechniczną, obejmujących rozbudowę i przebudowę wałów, umocnienie i stabilizację brzegów, budowę obiektów poprawiających możliwość przeprowadzania fal wezbraniowych przez tereny zurbanizowane, budowę zbiorników i innych obiektów poprawiających możliwości retencyjne. Projekt będzie realizowany w latach 2016-2022. Koszt inwestycji to

około 1,2 mld euro. Środki mają pochodzić z kredytów z Banku Światowego.

W województwie zachodniopomorskim trwają też prace przygotowawcze do pełnego wdrożenia usług informacji rzecznej - RIS na dolnym odcinku rzeki Odry. Planowane rozpoczęcie robót budowlanych przypada na 2017, zakończenie planowane jest na koniec 2019 roku.

Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T została zgłoszona przez Polskę na listę projektów do Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (Plan Junckera<sup>2</sup>) (na kwotę 5 mld Euro).

<sup>2</sup> Plan inwestycyjny dla Europy, zwany potocznie Planem Junckera to przygotowany przez Komisję Europejską i Europejski Bank Inwestycyjny plan pobudzenia inwestycji

w gospodarce europejskiej w dwóch obszarach – szeroko rozumianej infrastrukturze i sektorze małych i średnich przedsiębiorstw.

## 6. Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.

Rynek transportowo, spedycyjno, logistyczny w Polsce od wielu lat zmienia swój kształt. Z roku na rok odnotowujemy sukcesywny przyrost powierzchni magazynowej. W całej Polsce jest już ponad 9,5 mln m<sup>2</sup> tej powierzchni. Najwięcej zlokalizowane jest w okolicach Warszawy (prawie 250 ha), Górnego Śląska, Poznania (ponad 150 ha), Polski centralnej.

Na dzień dzisiejszy w naszym kraju istnieje potrzeba budowy w pełni nowoczesnej infrastruktury i oferowania kompleksowej gamy usług. Prowadzone działania muszą być zgodne z wymaganiami Unii Europejskiej, której polityka transportowa dąży do połączenia głównych gałęzi transportu: kolei, transportu samochodowego, żeglugi śródlądowej i morskiej w jeden spójny łańcuch transportowy. Punktami integrującymi poszczególne fragmenty sieci logistycznej mają być nowoczesne centra logistyczne i terminale intermodalne. Powinny one stanowić najbardziej efektywne i rozwinięte elementy planowanej sieci i świadczyć szereg kompleksowych usług przede wszystkim zasadnicze, tj. przeładunki: kontenerów i innych jednostek ładunkowych. Ponadto winny oferować usługi składowania z wykorzystaniem terminali, powierzchni magazynowych i produkcyjno-handlowych wraz z usługami tworzącymi wartość dodaną, czyli VAS (Value Added Services) takimi jak sortowanie, konfekcjonowanie i dekonfekcjonowanie, oznaczanie, formowania i rozformowywania kontenerów jak również usługami fito-sanitarnymi, weterynaryjnymi, celnymi, dokumentacyjnymi i innymi

usługami towarzyszącymi. Aktualny stan realizacji dużych centrów logistycznych w Polsce jest niezadowolający i odbiega od standardów UE. Do już działających dużych centrów logistycznych należy zaliczyć: Pomorskie Centrum Logistyczne funkcjonujące na zapleczu Gdańskiego Portu, Centrum Logistyczne Portu Gdynia, Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach, Wielkopolskie Centrum Logistyczne – Konin Stare Miasto SA, Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań CLIP Sp. z o. o., Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne. Inaczej wygląda sytuacja w zakresie budowy lokalnych, branżowych centrów logistycznych. Ten obszar aktywności rozwija się w Polsce bardzo dynamicznie. Rejonem o dynamicznym rozwoju działalności logistycznej jest obecnie Województwo Łódzkie (głównie w tzw. złotym trójkącie Stryków – Łódź – Piotrków Trybunalski), a po realizacji docelowego układu komunikacyjnego stanie się częścią Środkowoeuropejskiego Centrum Logistycznego. Ponadto, nowymi rynkami aktywności magazynowej stały się: woj. Wielkopolskie, Śląskie, oraz Pomorskie.

### **Pomorskie**

Lokalizacja Województwa Pomorskiego jest bardzo atrakcyjna pod względem gospodarczym, ze względu na możliwość rozwoju różnych rodzajów transportu – lądowego i wodnego, a także lotniczego. W miejscu województwa krzyżują się równoleżnikowe i południkowe szlaki transportowe. W związku z tym,

województwo pomorskie odbiera i wysyła duże potoki towarowe, głównie transportem drogowym, morskim i kolejowym. System transportowy Gdańska składa się z sieci transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego, a także rzeczno. Lokalizacja ważnego węzła logistyczno-dystrybucyjnego związana będzie głównie z szansą na zwiększenie liczby statków oceanicznych odwiedzających trójmiejskie porty. Uruchomienie od 2010 roku pierwszego serwisu oceanicznego firmy Maersk pomiędzy Szanghajem i Gdańskiem w Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym Gdańska (DCT) zainicjowało powstanie w Gdańsku dużego „hubu kontenerowego”. Pomorskie inicjatywy w zakresie centrów koncentrują się głównie wokół dwóch planowanych centrów – w porcie gdańskim i gdyńskim. Oprócz nich już w tej chwili funkcjonuje na Pomorzu kilka mniejszych, branżowych centrów logistycznych należących do prywatnych operatorów. Trójmiasto przekroczyło poziom 300 tysięcy m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i uznawane jest za rynek rozwijający się. Na dodatek jest to rozwój równomierny, bo co roku oddawana jest podobna liczba metrów - co najmniej kilkanaście tysięcy. Jest to czwarty pod względem powierzchni magazynowych rynek regionalny w Polsce, a na dodatek jedyny, który ma dostęp do morza i do portów.

### **Pomorskie Centrum Logistyczne**

Pomorskie Centrum Logistyczne odgrywać może w przyszłości rolę głównego centrum logistycznego kraju. Wskazują na to rosnące przeładunki trójmiejskich terminali kontenerowych, a zwłaszcza perspektywy dla oceanicznego hubu w głębokowodnym terminalu kontenerowym, który zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie centrum.

Właścicielem głównej części centrum tj. 110 ha jest spółka powołana przez miasto Gdańsk – Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego (GARG). W grudniu 2010 roku GARG podpisał umowę z australijską Grupą Goodman, która stała się operatorem obszaru. Goodman, który jest właścicielem, deweloperem i zarządcą powierzchni przemysłowych i biznesowych w 17 krajach, uznawany jest obecnie za największego dewelopera na terenie Europy. Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku to kluczowy projekt budowlany firmy Goodman w Polsce. Pomorskie Centrum Logistyczne oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 tys. m<sup>2</sup>.

Na końcu 2015 roku Goodman oddał do użytku dwa obiekty magazynowe o łącznej powierzchni 38,7 tys. m<sup>2</sup>. W efekcie łączna powierzchnia centrum sięga już 53 tys. m<sup>2</sup>. Pierwszy z nowych obiektów to magazyn o powierzchni 24,9 tys. m<sup>2</sup>, wynajmowany w całości przez Eurocash, dystrybutora FMCG. Klientami drugiego obiektu o powierzchni 13,8 tys. m<sup>2</sup> są operatorzy logistyczni Poland Services Transport-Logistyka oraz Univeg Logistics Poland. Listę klientów Pomorskiego Centrum Logistycznego uzupełniają operatorzy logistyczni Kuehne + Nagel i Terramar, firma spedycyjna NTA oraz producent chłodzińców do klimatyzacji NRF Poland.

Centrum Logistyczne ma doskonały dostęp do krajowych i międzynarodowych szlaków drogowych, kolejowych i lotniczych. Skomunikowane jest z Trasą Sucharskiego i tunelem pod Martwą Wisłą, Obwodnicą Południową Trójmiasta oraz drogą krajową nr 7,

liniami kolejowymi oraz międzynarodowym lotniskiem w Gdańsku.

Jest to idealne miejsce dla każdej działalności, od produkcji do magazynowania. Wysokiej jakości powierzchnie są dostępne już od 3 000 m<sup>2</sup>. Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz wolnego obszaru celnego. Rozpatruje się powiększenie obszaru centrum o tereny przeznaczone na parkingi strategiczne dla tirów w rejonie dzielnicy Stogi.

### **Centrum logistyczne Portu Gdynia**

Centrum logistyczne Portu Gdynia składa się z oddawanych aktualnie do użytku lub planowanych do oddania magazynów wysokiego składowania. Czteropasmowa Estakada E. Kwiatkowskiego zapewnia dostęp do Obwodnicy Trójmiasta oraz Autostrady A-1. Bezpośredni dojazd do obiektu zapewniony jest ze strony ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Kontenerowej, a także ze strony nowej ul. Logistycznej. Obszar centrum logistycznego docelowo może wynieść nawet 30 ha.

Inwestycja objęła budowę głównej drogi komunikacyjnej oraz dróg dojazdowych o długości ogółem 2,3 km, budowę układu bocznic kolejowych umożliwiających obsługę intermodalną - 4,4 km, budowę ogólnodostępnych parkingów i placów manewrowych dla samochodów ciężarowych około 6,2 tys. m<sup>2</sup>, budowę infrastruktury teletechnicznej, energetycznej i wodno-kanalizacyjnej. Potencjał rozwojowy centrum wynika z przylegającej do niego Specjalnej Strefy Ekonomicznej, stoczni, dwóch terminali kontenerowych, terminali ro-ro i promo-

wego a także przyległych terenów kolejowych linii E-65. W bezpośrednim sąsiedztwie strefy położone są tereny przyszłego portu lotniczego Gdynia-Kosakowo, strategiczne magazyny paliw (w tym gazu) oraz tereny przemysłowe – w tym gmin sąsiednich, umożliwiając powstanie Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej „Dolina Logistyczna”.

Pierwszą inwestycją Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w zakresie powierzchni magazynowych gdyńskiego centrum logistycznego była budowa magazynu wysokiego składowania, o powierzchni 8 tys. m<sup>2</sup>, przy ulicy Kontenerowej 69 w Gdyni. W dniu 14 grudnia 2010 r. nastąpiło uroczyste przekazanie magazynu do użytkowania. Pod jego budowę oraz pod infrastrukturę niezbędną dla jego potrzeb przeznaczono teren o powierzchni ok. 14.000 m<sup>2</sup>. Bliskie stu procent wykorzystanie obiektu przez jego najemców, firmy Morska Agencja Gdynia i Terramar, potwierdziły potrzebę budowy na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia kolejnego magazynu.

I tak w maju 2014 r. przy ulicy Kontenerowej 27 w Gdyni nastąpiło uroczyste przekazanie do użytkowania nowego magazynu wysokiego składowania. Obiekt wybudowany został przez firmę Przembud Gdańsk S.A., w wyniku podpisanej 14 lutego 2013 r. umowy. W trakcie budowy nastąpił etap pozyskiwania najemców, dzięki czemu końcowe roboty mogły być realizowane zgodnie z ich potrzebami. Najemcy nowego magazynu to Chiquita Poland Sp. z o. o., Agencja Celna COMPLEX SAD Małgorzata Sochaj, PEKAES S.A. oraz Solid Logistics Sp. z o. o. Obiekt o kubaturze 243 266 m<sup>3</sup>, powierzchni użytkowej 18 840 m<sup>2</sup> oraz powierzchni zabudowy 17

513 m<sup>2</sup>, przystosowany będzie do prowadzenia usług logistycznych związanych z przyjęciem, kompletacją, składowaniem oraz dystrybucją towarów drobnicowych wysoko przetworzonych w opakowaniach z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych.

Uruchomienie kolejnych placów składowych planowane jest w związku z realizacją projektu: „Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia”, który zakończył się w październiku 2015 roku. Celem projektu było bowiem przygotowanie infrastruktury m.in. pod nowe inwestycje składowe. W bezpośrednim sąsiedztwie terenów składowych planowane jest również w latach 2017-2019 wybudowanie nowej bocznicy intermodalnej, z możliwością obsługi składów całopociągowych.

#### **Centrum Magazynowe Hutnicza**

W Gdyni przy ulicy Hutniczej 53 od lat funkcjonuje Centrum Magazynowe Hutnicza I, o powierzchni ok. 12 tys. m<sup>2</sup>. Istnieje także projekt budowy Centrum Magazynowego Hutnicza II. Może w tym miejscu powstać ponad 30 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowych. Inwestor (Mega Invest) wstrzymuje się jednak z realizacją projektu do momentu, kiedy pewne będzie, że znajdzie się najemca powierzchni.

#### **Trefl Logistic Center Gdynia**

Kolejne centrum magazynowania zlokalizowane jest na terenie należącym do TREFL S.A. o powierzchni blisko 7 hektarów i znajduje się przy ulicy Kontenerowej w Gdyni. Usytuowanie w pobliżu terminali kontenerowych BCT i GCT a także innych terminali Portu Gdynia, pozwala na znaczne obniżenie

zarówno kosztów jak i czasu transportu kontenerów i towarów drobnicowych do oraz z miejsc przeładunku morskiego. TLC rozpoczęło działalność 1 kwietnia 2008 roku oferując pełen zakres usług depot kontenerowego. Kilka miesięcy później otwarte zostały składy celne w formie Magazynu Czasowego Składowania oraz Publicznego Składu Celnego Typu "B" i rozpoczęło świadczenie usług formowania i rozformowywania kontenerów z pojazdami, maszynami i mieniem oraz składowania tych towarów na placach pod dozorem celnym.

#### **7r Logistic Park Gdańsk**

7R Logistics Park Gdańsk to nowoczesny park magazynowo-biurowy, który oferuje magazyny do wynajęcia w Gdańsku przeznaczone m.in. do lekkiej produkcji. Dobra lokalizacja zapewnia połączenie komunikacyjne do tras wylotowych Trójmiasta. Obiekty Parku zlokalizowane są w Gdańsku w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S6 (tuż przy węźle Kowale), będącej jednocześnie obwodnicą Trójmiasta. Połączenie z autostradą A1 umożliwia sprawny wyjazd z Gdańska w kierunku południowym. Warto podkreślić, że magazyny do wynajęcia w Gdańsku znajdują się w odległości jedynie 5 km od lotniska, 10 km od Portu Gdańskiego i głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk oraz 15 km od centrum Gdańska. Taka lokalizacja hal magazynowych pozwoli na prowadzenie sprawnego dystrybucji nie tylko w regionie ale także na rynku międzynarodowym. Hale magazynowe zaprojektowane zostały z myślą o małych, średnich i dużych najemcach, prowadzących działalność dystrybucyjną.

Park magazynowy składa się z dwóch magazynów – Centrum Logistycznego Gdańsk-Kowale I oraz Centrum Logistycznego Gdańsk-Kowale II. Całkowita dostępna powierzchnia magazynowa obejmuje dwa magazyny oferujące ok. 34 500 m<sup>2</sup>. Hale magazynowe przystosowane są do lekkiej produkcji, dlatego też oferta najmu ma szansę zainteresować zarówno firmy z sektora dystrybucji i magazynowania, jak i również z branży przemysłowej. Budynki magazynowe pozwalają na składowanie do wysokości 10.5 m. W obrębie magazynów do wynajęcia w Gdańsku znajdują się wygodne place manewrowe dla samochodów ciężarowych oraz parking dla samochodów osobowych.

W październiku 2015 roku współwłaścicielem inwestycji został amerykański fundusz Hillwood Investment Properties. Razem trzy magazyny dysponują powierzchnią ponad 60 000 m<sup>2</sup>. We wrześniu rozpoczęła się budowa kolejnej - czwartej - hali magazynowej, tym razem o powierzchni 17,5 tys. m<sup>2</sup> (wspólne przedsięwzięcie 7R Logistic i Hillwood Europe). Magazyn jest gotowy do użytkowania od początku 2016 roku. W dużej mierze ma on już najemców, mimo że na etapie rozpoczęcia budowy nie były podpisane żadne umowy najmu - projekt wystartował jako spekulacyjny.

#### **Logistic Center Pruszcz Gdański**

Logistic Center Pruszcz Gdański to centrum logistyczne w Pruszczu Gdańskim zlokalizowane przy ulicy Zastawnej w pobliżu sortowni Poczty Polskiej. Powierzchnia obiektu wynosi ponad 11 000 m<sup>2</sup>. Centrum zostało zaprojektowane dla małych i średnich najemców. Poza tradycyjnym wysokim

składowaniem możliwe jest również przechowywanie towarów, dla których wymagana jest temperatura kontrolowana. Niewątpliwym atutem magazynu jest bliskość dużych węzłów komunikacyjnych – wymienić należy tu przede wszystkim obwodnicę Trójmiasta, a także autostradę A1.

#### **SEGRO Logistics Park Gdańsk**

SEGRO Logistics Park Gdańsk to magazyny zlokalizowane w Pruszczu Gdańskim, z dostępem do obwodnicy Trójmiasta oraz połączone z lotniskiem imienia Lecha Wałęsy w gdańskiej dzielnicy Matarnia. Dodatkowo, opisywane magazyny w Pruszczu Gdańskim leżą w bezpośrednim sąsiedztwie odcinka autostrady A1.

Aktualnie Park dysponuje dwiema halami magazynowymi (27,1 i 5,2 tys. m<sup>2</sup>). Budowa kolejnych jest planowana. Park docelowo może mieć nawet 95 tys. m<sup>2</sup> powierzchni w pięciu halach magazynowych. Magazyny zostaną wyposażone w nowoczesne rozwiązania przeciwpożarowe w postaci systemu tryskaczy oraz klap dymowych. Planowane magazyny w Pruszczu Gdańskim będą obiektami typu „crossdock”. Zostaną również dostosowane do prowadzenia na ich terenie działalności z zakresu lekkiej produkcji.

#### **Panattoni Park Gdańsk**

Panattoni Park Gdańsk oferuje powierzchnie magazynową oraz biurową. Inwestycja jest położona w pobliżu kontenerowego terminalu głębokowodnego (DCT Gdańsk). W niewielkiej odległości od magazynów w Gdańsku znajduje się również południowa obwodnica Trójmiasta, łącząca autostradę A1 z drogą krajową nr 7, a od planowanego węzła 'Błonia' dzieli go

zaledwie 500 m. Wspomniany węzeł znajduje się na trasie Sucharskiego, która biegnie z portu gdańskiego do autostrady A1 oraz do obwodnicy południowej Trójmiasta.

Magazyny w Gdańsku wchodzące w skład Panattoni Park Gdańsk są pierwszymi obiektami firmy Panattoni Europe wybudowanymi na Pomorzu. Park magazynowy składa się z czterech magazynów zlokalizowanych w Gdańsku, których łączna powierzchnia wynosi 46 530 m<sup>2</sup>. Deweloper rozbudowuje centrum Panattoni Park Gdańsk z myślą o firmach, które chcą sprawnie obsługiwać rynek trójmiejski, region Pomorza, oraz dla najemców, którzy działają na rynku międzynarodowym.

#### **ProLogis Park Gdańsk**

Magazyn w Gdańsku dewelopera Prologis to jeden z pierwszych parków magazynowych, jakie powstały w rejonie Trójmiasta. Magazyn cechuje się strategiczną lokalizacją na terenie przemysłowej dzielnicy Gdańsk-Kokoszki. Dojazd do parku z Lotniska Gdańsk (Rębiechowo) zajmuje 10 minut, z Portu Morskiego Gdańsk - 20 minut. Prologis Park Gdańsk znajduje się w odległości 5 minut jazdy głównymi drogami od Obwodnicy Trójmiasta. W sąsiedztwie magazynów znajduje się droga S6 (4,5 km). Dzielnica Kokoszki, na terenie której znajdują się park Prologis Park Gdańsk, jest obszarem o stricte przemysłowym charakterze. Lokalizacja magazynu w Gdańsku umożliwi dobry dojazd zarówno do Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy jak również do Morskiego Portu Gdańska.

Magazyn Prologis Park Gdańsk dysponuje powierzchnią całkowitą 90 000 m<sup>2</sup> zlokalizowaną w trzech budynkach. Park nie będzie rozbudowywany.

Prologis Park Gdańsk spełnia wszelkie warunki, aby na jego obszarze można było prowadzić działania z zakresu lekkiej produkcji. Magazyn został wybudowany w konwencji „crossdock” co oznacza, że doki przeladunkowe są umieszczone równolegle do siebie, po obu stronach hali. Taki układ pozwala na przeladowywanie towarów bez potrzeby ich pośredniego składowania w magazynie.

Niejako osobną rolę w systemie infrastruktury punktowej korytarza transportowego Północ-Południe mogą pełnić w przyszłości tzw. suche porty lokalizowane na zapleczech morskich terminali przeladunkowych, pełniących jednak ważne funkcje logistyczno-dystrybucyjne w regionie.

#### **Suchy port (ICY) – Zajęczkowo Tczewskie PCC Intermodal S.A. (planowane)**

Intermodal Container Yard, suchy port, jakim będzie Tczewski terminal, ma być jednym z głównych węzłów krajowej i europejskiej sieci połączeń intermodalnych (kolejowo-samochodowych). Ma on pełnić funkcję zaplecza logistycznego portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Suchy port przede wszystkim ma pełnić funkcję miejsca docelowego podróży morskiej kontenera oraz punktu dystrybucji kolejowej i drogowej. Będzie jednym z głównych węzłów krajowej oraz europejskiej sieci połączeń intermodalnych. Poza funkcją skupiającą strumień kontenerów obsługiwanych przez trójmiejskie porty ma także przenieść różne działania organizacyjno-kontrolne. Uruchomienie suchego portu w odległości ok. 40 kilometrów od portów morskich ma sukcesywnie odciążać aglomerację trójmiejską od ciężkiego ruchu samochodowego. Nowy terminal zajmie powierzchnię ponad 20 ha.

Możliwości składowe wyniosą ponad 20 tys. TEU. Na terenie ICY wybudowanych zostanie osiem bocznic kolejowych, trzy suwnice kolejowe i reachstackery, warsztaty do napraw i renowacji kontenerów, przyłącza prądu, powierzchnie magazynowe i produkcyjne, funkcjonować będą usługi agencyjne, celne, fito-sanitarne, spedycyjne.

PCC Intermodal zakupiło teren do zagospodarowania pod działalność logistyczno-dystrybucyjną o powierzchni 63 ha. Aktualnie inwestycja jest na etapie przygotowawczym (uzgodnienia, dokumentacja itp.)

#### **Suchy port na terenie zachodniej części portu w Gdyni "Dolina Logistyczna" (planowane)**

Projekt „suchego portu” planowanego do realizacji w zachodniej części portu Gdynia w ramach Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego Gdynia-Rumia –Kosakowo (zwanego też „doliną logistyczną”) pozostaje na razie w sferze planów. W jego ramach zakłada się utworzenie portowej arterii komunikacyjnej, w skład której ma wchodzić Centrum Logistyczne Portu Gdynia. Placówka ma stać się operacyjnym i manipulacyjnym zapleczem dwóch największych terminali w Gdyni: Baltic Container Terminal oraz Gdynia Container Terminal. „Suchy port „ma także odciążać port z różnego rodzaju dodatkowych kontroli i przeładunków. Zakłada się pogłębienie jego związków funkcjonalnych z restrukturyzowanymi terenami stoczniowymi i koleją metropolitalną. Ponadto teren przyszłej inwestycji dzięki planowanej budowie "Drogi Czerwonej" oraz Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) posiadać będzie bezpośrednie połączenie z Obwodnicą Trójmiasta, a następnie

z Autostradą A1. Realizacja projektu przyczyni się do lepszego skomunikowania Portu Gdyni z autostradą A1 i odciążą trasę Kwiatkowskiego od ciężkiego transportu samochodowego.

W październiku 2010 roku zostało podpisane porozumienie o współpracy Gdyni oraz 5 miast i gmin zachodniej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego (położonych w Pradolinie Kaszubskiej) na rzecz Subregionalnej Strefy Rozwojowej DOLINA LOGISTYCZNA. Głównym celem tej inicjatywy jest wspólne opracowanie planów zagospodarowania, strategii rozwoju, a także skoordynowania inwestycji, spójnych z planami rozwoju portu morskiego i jego infrastruktury. Po akcie założycielskim prace studialne na rzecz projektu Doliny Logistycznej realizowane były w ramach projektu „Bothnian Green Logistic Corridor”. Uznano wówczas, że Dolina Logistyczna jest prototypem zielonych korytarzy logistycznych w Polsce, gdyż idea ta skupia trasy strategicznie ważnych połączeń komunikacyjnych. W ramach projektu powołano naukowy think-tank „Platforma Multimodalna Dolina Logistyczna” złożony z naukowców z dziedziny ekonomicznej i urbanistycznej, przygotowano opracowania studialne, założono stronę internetową [www.dolinalogistyczna.com](http://www.dolinalogistyczna.com), odbyto szereg spotkań.

#### **Kujawsko-Pomorskie**

Województwo Kujawsko-Pomorskie nie jest liczącym się ośrodkiem na mapie centrów logistycznych kraju. Funkcjonuje tu kilka mniejszych operatorów oferujących powierzchnię magazynową. Niemniej lokalizacja Bydgoszczy i Solca Kujawskiego na



przecięciu dwóch dróg wodnych śródlądowych objętych umową AGN daje szansę na odgrywanie przez Bydgoszcz/Solec Kujawski funkcji ważnego węzła logistycznego kraju, bazującego na drodze wodnej rzeki Wisły, połączeniach kolejowych i drogowych. Rejon Bydgoszczy i Solca Kujawskiego oddalony jest zaledwie o ok. 150 km od Gdańska, w bezpośrednim sąsiedztwie ujścia Brdy do Wisły. To dobra lokalizacja dla centrum multimodalnego, które byłoby sprzężone z pomorskimi portami. W sytuacji wzrastającej kongestii na drogach coraz częściej rozpatruje się wykorzystanie dróg wodnych śródlądowych do dystrybucji kontenerów pochodzących z gdańskiego DCT na obszar Polski. Do tego celu nadawałoby się rzeczne centrum logistyczne ulokowane w Bydgoszczy.

#### **Platforma multimodalna w rejonie Bydgoszczy-Solca Kujawskiego (inwestycja planowana)**

Inwestycja spełniać będzie rolę centrum logistycznego obsługującego transport towarowy względem pomorskich portów oraz aglomeracji bydgosko-toruńskiej. Przeniesienie części ładunków na drogi wodne wpłynie bezpośrednio na wyeliminowanie negatywnych skutków jakie generuje transport lądowy (m.in. emisja gazów, wysokie koszty przewozu). Usytuowanie platformy zapewni bezpośrednie połączenie z autostradą A1, drogami krajowymi S10, S5, DK15, DK25 i DK80, linią kolejową 018 relacji Kutno-Piła oraz portem lotniczym w Bydgoszczy. Parametry techniczne budowy wyniosą: port śródlądowy o powierzchni ok. 3 ha i pojemności 1700 TEU, place składowe o pojemności 70 000 t oraz magazyny o powierzchni ok. 10 000 m<sup>2</sup>. Wielkość przetładunków wyniesie 750 tys. t rocznie.

#### **Panattoni Park Toruń w Grębocinie (realizowane)**

Inwestycja realizowana przez Panattoni Europe. Teren zlokalizowany jest w Grębocinie w odległości ok. 12 km od centrum Torunia przy drodze krajowej nr 552 oraz 4 km od planowanego węzła autostrady A1 w Lubiczu. W ramach Panattoni Park Toruń zostaną wybudowane dwa kompleksy. Pierwszy już zrealizowany to inwestycja build-to-suit („szyta na miarę”) o powierzchni ok. 30 000 m<sup>2</sup>. Jest to centrum dystrybucyjne realizowane na zlecenie firmy Cereal Partners Poland Toruń-Pacific (CPP). Hala, którą w całości zajmuje CPP i jest ściśle dostosowana do potrzeb producenta płatków śniadaniowych. Składa się z obiektu wysokiego składowania (magazynu o powierzchni 29 410 m<sup>2</sup> oraz części biurowej o powierzchni ok. 900 m<sup>2</sup>). Obiekt wyposażony jest w zautomatyzowane systemy dystrybucji. Drugi budynek parku jeszcze nieistniejący będzie oferował 31 000 m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej pod wynajem. Moduły magazynowe będą elastycznie dostosowane do potrzeb klientów z różnych branż. Park będzie całodobowo monitorowany.

#### **Centrum logistyczne Panattoni Park Bydgoszcz**

Centrum logistyczne Panattoni Park Bydgoszcz to nowa inwestycja dewelopera Panattoni Europe planowana na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, w odległości 5 km od obwodnicy Bydgoszczy (droga S10). Na terenie centrum logistycznego znajduje się bocznicą kolejowa (linia Piła-Bydgoszcz -Kutno-Warszawa). Oferowane powierzchnie magazynowe klasy A na wynajem (ponad 34 000 m<sup>2</sup>) przeznaczone będą na składowanie oraz lekką produkcję i dostosowane według indywidualnych potrzeb Najemcy. Istnieje możliwość

wybudowania obiektu przystosowanego dla firmy produkcyjnej.

## **Warmińsko-Mazurskie**

W województwie warmińsko-mazurskim ulokowanych jest kilku mniejszych operatorów oferujących powierzchnie magazynowe. Są one zlokalizowane głównie na obrzeżach dużych aglomeracji miejskich takich jak Olsztyn czy Elbląg. Pomimo niewielkiej ilości i dostępnych wielkości magazynów i placówek logistycznych to właśnie dzięki wzrastającemu znaczeniu korytarza oraz obecności rozwijającego się portu morskiego w Elblągu mają one największe szanse i potencjał na znaczący rozwój w perspektywie kilku najbliższych lat. Lokalizacja województwa wskazuje na dwa potencjalne obszary dla centrów logistycznych:

- 1) Obszar miejski Olsztyna (kierunek powiązania komunikacyjnego miasta z drogą krajową nr 7) - byłoby to centrum nastawione na wspierania obszaru miejskiego.
- 2) W sąsiedztwie Elbląga – na skrzyżowaniu szlaków transportowych: drogi krajowej nr 22 (z Obwodu Kaliningradzkiego w kierunku A-1) z drogą krajową nr 7 (połączenie portów trójmiasta z centrum Polski).

## **Mazowieckie**

Województwo Mazowieckie z aglomeracją warszawską jest głównym punktem natężenia ładunków drobnicowych, skierowanych do najważniejszych krajowych i zagranicznych nadawców oraz odbiorców. Istotna jest dobra dostępność Warszawy do sieci dróg

krajowych oraz lokalizacja Warszawy, jako węzła linii kolejowych. Aglomeracja warszawska jest bodaj największym okręgiem skupiającym centra magazynowania, dystrybucji oraz parków logistycznych.

### **Centrum magazynowania Annapol Logistic Park**

Centrum położone jest w granicach Warszawy, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S8. Powierzchnia magazynowo-biurowa wynosi obecnie 38 000 m<sup>2</sup>, z czego na magazyny przypada 29 000 m<sup>2</sup>.

### **Centrum magazynowe - Bokserska Office & Distribution Center**

Obiekt położony jest w centrum Warszawy, 3 kilometry od Lotniska Chopina. Połączenia drogowe z warszawskim węzłem drogowym zapewniają trasy S2 i S79. Centrum oferuje powierzchnie biurowe połączone z małymi modułami magazynowymi o łącznej powierzchni 15 000 m<sup>2</sup>. Lokalizacja: ul. Bokserska 66a, 02-690 Warszawa.

### **Centrum magazynowe - Centrum Biznesu Stolica**

Centrum znajduje się w miejscowości Łazy, około 20 km od centrum Warszawy oraz 13 km od Lotniska Chopina. Placówka jest dobrze skomunikowana z drogami krajowymi S8 oraz S7. Obecnie w trzech budynkach oferowana powierzchnia magazynowa wynosi 24 000 m<sup>2</sup>. Lokalizacja: Łazy 1, 05-506 Lesznowola.

### **Centrum magazynowe – City Point**

Centrum zlokalizowane jest w granicach Warszawy i posiada dobre połączenia z drogami krajowymi nr 2, S7 i S8. Składa się z dwóch budynków biurowych oraz

osiemnastu niezależnych obiektów magazynowych, które dodatkowo dysponują przynależną im przestrzenią biurową. Łączna powierzchnia obiektów magazynowych to ponad 120 000 m<sup>2</sup>. Lokalizacja: ul. Matuszewska 14, 03-876 Warszawa.

#### **Centrum magazynowe – Good Point Puławska II, IIIA i IIIB**

Centrum położone jest pomiędzy Piasecznem a Górą Kalwarią, w pobliżu węzła dróg krajowych nr 50 i 79, co zapewnia szybkie wyjście w każdym niemal kierunku. Na chwilę obecną centrum posiada dwa budynki o łącznej powierzchni magazynowania 50 000 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum magazynowe – Ideal Idea**

Ideal Idea I, II to kompleks biurowo-magazynowy położony przy ul. Działkowej 85 i 115 w Warszawie. Jego atutem jest położenie 3 km od Lotniska Chopina i bezpośrednie połączenie z drogami S8, S7 i S2. W kompleksie trzech niezależnych budynków centrum oferuje ponad 30 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowych i biurowymi przeznaczonych dla małych i średnich najemców.

#### **Centrum magazynowe – Ideal Idea III, IV**

Ideal Idea III to park logistyczny w skład którego wchodzi cztery budynki magazynowo-biurowe typu Small Business Unit o łącznej powierzchni wynoszącej 20 000 m<sup>2</sup>. Obecnie w budowie znajduje się park biurowo-magazynowy Ideal Idea IV przy ul. Działkowej, składający się z 4 budynków o planowanej powierzchni biurowej 5 344 m<sup>2</sup> i magazynowej 12 060 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum magazynowe – Logistic Center Ożarów**

Logistic Park Ożarów zlokalizowany jest w pobliżu węzła „Pruszków” na autostradzie A2. Centrum składa się z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej 66 800 m<sup>2</sup>, zaś minimalne moduły magazynowe do wynajęcia zaczynają się od 1 200 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum magazynowe – Manhattan Distribution Center**

Manhattan Distribution Center to park biznesowy, w skład którego wchodzi zarówno moduły magazynowe, jak i wysokiej klasy powierzchnia biurowa o łącznej powierzchni 40 000 m<sup>2</sup>. Jest dobrze skomunikowany z drogami S7, S8, S2 oraz Lotniskiem Chopina.

#### **Centrum magazynowe – Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne**

Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne to park, w skład którego wchodzi sześć obiektów magazynowo-produkcyjno-biurowych o całkowitej powierzchni 65 000 m<sup>2</sup>. Znajduje się on w Pruszkowie, około 20 km od centrum Warszawy. Dobrą dostępność zapewnia mu droga krajowa nr 92, a także autostrada A2.

#### **Centrum magazynowe – Europolis Park Błonie**

Jest to jeden z największych parków logistycznych pod Warszawą, który w kilkunastu nowoczesnych budynkach oferuje obecnie blisko 200 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Park znajduje się w miejscowości Błonie, około 30 km od centrum Warszawy. Dobre warunki komunikacyjne zapewnia sąsiedztwo trasy krajowej nr 92 oraz bliskość węzła autostrady A2.

### **Centrum magazynowe – Krakowska Distribution Park**

To nowoczesne centrum biznesowe zlokalizowane w pobliżu al. Krakowskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie tras S7 i S8 oraz Lotniska Chopina. Powierzchnia biurowo-magazynowa wynosi blisko 10 000 m<sup>2</sup> z przeznaczeniem dla małych i średnich najemców.

### **Centrum magazynowe – Ursus Logistic Center**

Centrum logistyczne Ursus znajduje się w zachodniej części Warszawy i skomunikowane jest z autostradą A2, drogą ekspresową S8 i S2 oraz zmodernizowaną linią kolejową E 65. Powierzchnia magazynowa wynosi 11 000 m<sup>2</sup>.

### **Centrum magazynowe – Diamond Business Park Ursus**

Diamond Business Park Ursus to nowoczesny park biznesowy, który oferuje wynajem 44 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i 6 500 m<sup>2</sup> biurowej. Możliwe jest również przystosowanie powierzchni do prowadzenia działalności produkcyjnej. Położony jest 8 km od centrum Warszawy i Lotniska Chopina. Dobrą komunikację zapewnia mu bezpośrednia bliskość autostrady A2 oraz węzła dróg S7 i S8.

### **Centrum magazynowe – Warsaw Distribution Center**

Warsaw Distribution Center to park magazynowy, zaprojektowany z myślą o małych i średnich i najemcach. Położony jest w granicach miasta, 8 km od portu Lotniska Chopina. Skomunikowany jest z drogami krajowymi S7 oraz S8. Powierzchnia magazynowa i biurowa wynosi 35 000 m<sup>2</sup>.

### **Space Distribution Center**

Centrum dystrybucji Space to centrum magazynowo-biurowe położone w Warszawie, w sąsiedztwie Lotniska Chopina. Jego atutem jest lokalizacja w obrębie głównych szlaków komunikacyjnych Warszawy. W dwóch budynkach magazynowych oferowanych jest blisko 12 000 m<sup>2</sup> powierzchni.

### **Łopuszańska Business Park**

Centrum znajduje się przy ul. Łopuszańskiej – drodze wyjazdowej z Warszawy, w odległości 6 km od Lotniska Chopina. Dobrą komunikację drogową zapewniają trasy S7 oraz S8. Oferowana powierzchnia magazynowa wynosi 10 000 m<sup>2</sup>.

### **Metropol Park Błonie**

Metropol Park Błonie to centrum magazynowe zlokalizowane w miejscowości Błonie, około 30 km od centrum Warszawy. Placówka skomunikowana jest z drogą krajową nr 92, a poprzez drogę wojewódzką 579 także z autostradą A2. Powierzchnia magazynowa wynosi blisko 55 000 m<sup>2</sup> z możliwością znacznej rozbudowy.

### **MLP Pruszków I i II**

Park znajduje się w miejscowości Pruszków, około 20 km od centrum Warszawy. Doskonałe warunki komunikacyjne zapewnia tam sieć dróg krajowych oraz bliskość autostrady A2. Dużym atutem centrum jest także sąsiedztwo linii kolejowej E65, do której prowadzi bocznicą z rampą załadunkową. Powierzchnia magazynowa Parku wynosi obecnie blisko 150 000 m<sup>2</sup>, co czyni go jednym z większych tego typu obiektów w województwie mazowieckim. W drugim etapie inwestycji, pod nazwą Millenium

Logistic Park Pruszków II, planuje się budowę nowych hal i pomieszczeń biurowych o docelowej powierzchni 300 000 m<sup>2</sup>. Dotychczas uruchomiono dwa budynki o łącznej powierzchni 30 000 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum magazynowe - Panattoni Park Błonie**

Park położony jest w Błoniu, około 30 km od centrum Warszawy oraz 25 km od planowanego portu lotniczego w Sochaczewie. Centrum oferuje magazyny do wynajęcia o łącznej powierzchni 48 000 m<sup>2</sup>, które dzięki zastosowanym technologiom są szczególnie dostosowane dla potrzeb sektora spożywczego. Dobrą komunikację zapewnia droga krajowa nr 92, a także autostrada A2.

#### **Panattoni Park Garwolin**

Park jest zlokalizowany w pobliżu miejscowości Garwolin, około 60 km od Warszawy, bezpośrednio przy skrzyżowaniu drogi krajowej nr 76 z trasą nr 17. Centrum oferuje 25 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej, którą obecnie w całości użytkuje jeden najemca.

#### **Panattoni Park Ożarów II**

Panattoni Park Ożarów II to centrum magazynowe w skład którego wchodzi trzy budynki magazynowe o łącznej powierzchni 47 500 m<sup>2</sup>. Park logistyczny dostosowany jest do potrzeb średnich i większych najemców z różnych branż, oferując zarówno możliwość składowania, jak i produkcji lekkiej. Park zlokalizowany jest w Ożarowie Mazowieckim w pobliżu Warszawy, na terenie Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (podstrefa Radom). Położenie przy drodze krajowej nr 92 zapewnia dobry dostęp do pobliskiego węzła Konotopa - autostrada A2 / drogi ekspresowe S8 i S2.

#### **Logicor Teresin**

Park znajduje się w miejscowości Teresin, ok. 40 km od Warszawy, w sąsiedztwie autostrady A2 i linii kolejowej. Powierzchnia magazynowa wynosi 36 000 m<sup>2</sup>, z możliwością rozbudowy kompleksu do aż 140 000 m<sup>2</sup>.

#### **Logicor Świącice I, II**

Park znajduje się w Świącicach, tuż za Ożarowem Mazowieckim, w odległości około 19 km na zachód od Warszawy, bezpośrednio przy trasie numer 2 i w pobliżu węzła „Pruszków” na autostradzie A2. W kilku budynkach kompleksu oferowanych jest łącznie blisko 50 000 m<sup>2</sup> z przeznaczeniem na usługi magazynowe i lekką produkcję.

#### **Centrum magazynowe - ProLogis Park Błonie I i II**

Park znajduje się w miejscowości Błonie, około 30 km od centrum Warszawy, tuż przy drodze E30, w pobliżu autostrady A2. Powierzchnia magazynowa wynosi blisko 150 000 m<sup>2</sup>. W ramach drugiej części inwestycji – ProLogis Park Błonie II - oddano dotychczas 112 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Docelowo w 9 budynkach oferowane będzie blisko 300 000 m<sup>2</sup> powierzchni.

#### **ProLogis Park Janki**

Park znajduje się w miejscowości Janki, około 20 km od centrum Warszawy i 15 km od Lotniska Chopina. Placówka jest dobrze skomunikowana z drogami krajowymi nr 8 oraz nr 7. Powierzchnia parku wynosi obecnie ponad 100 000 m<sup>2</sup>.

#### **ProLogis Park Nadarzyn**

ProLogis Park Nadarzyn to centrum logistyczne, zlokalizowane w Nadarzynie i oddalone około 20 km od

centrum Warszawy i około 15 kilometrów Lotniska Chopina. Dobrą komunikację zapewnia centrum droga S 8. Powierzchnia magazynowa wynosi 63 000 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum magazynowe - ProLogis Park Sochaczew**

Park znajduje się w Sochaczewie, 50 km na zachód od Warszawy. Placówka skomunikowana jest z drogą krajową nr 92, a także bezpośrednio sąsiaduje z planowanym portem lotniczym. Dużym atutem parku jest ponadto własna bocznica i rampa wyładownicza na linii kolejowej nr 3. Powierzchnia magazynowa Parku to 101 000 m<sup>2</sup>. Plany rozbudowy określają jednak docelową powierzchnię na 173 000 m<sup>2</sup>.

#### **ProLogis Park Teresin**

Park znajduje się w miejscowości Teresin, około 40 km od centrum Warszawy. Magazyny położone są bezpośrednio przy drodze krajowej nr 2, w sąsiedztwie autostrady A2. Centrum posiada własną bocznice na linii kolejowej E20, co zapewnia doskonałe warunki komunikacyjne na osi wschód-zachód. Powierzchnia magazynowa wynosi ogółem 160 000 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum magazynowe - ProLogis Park Warsaw**

ProLogis Park Warsaw to kompleks kilku lokalizacji, w których w oferowanych jest łącznie ponad 250 000 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej i magazynowej. Położenie w granicach administracyjnych Warszawy ułatwia komunikację zarówno z centrum miasta, jak i trasami wylotowymi we wszystkich kierunkach. Atutem jest także bliskość Lotniska Chopina.

#### **Raszyn Business Park**

Raszyn Business Park oferuje nowoczesne powierzchnie magazynowe do wynajęcia w Raszynie

(10 km od Warszawy), w bliskim sąsiedztwie Lotniska Chopina. Centrum jest dobrze skomunikowane z trasami S7 i S8. Park składa się z dwóch hal magazynowych o łącznej powierzchni prawie 29 000 m<sup>2</sup>.

## **Łódzkie**

Położenie województwa łódzkiego na przecięciu dwóch korytarzy bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej, Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, daje znaczne impulsy rozwojowe. Stopniowo dopełniający się strategiczny układ drogowy województwa, poprzez zrealizowane: autostradę A2, drogę ekspresową S8 oraz będący na ukończeniu odcinek autostrady Stryków-Tuszyn, zwiększa dostępność zewnętrzną regionu i sprzyja działalności logistycznej. Dynamiczny rozwój kompleksów magazynowych w regionie znajduje odzwierciedlenie w łącznej powierzchni zasobów magazynowych, która na koniec 2015 roku wynosiła blisko 1,3 mln m<sup>2</sup> (13,29 % powierzchni zasobów magazynowych w kraju).

W strategicznych dokumentach Województwa Łódzkiego (aktualizacji „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego” i „Strategii rozwoju województwa łódzkiego 2020”) wskazano rejony predestynowane do ukształtowania centrów logistycznych wybrane na podstawie analiz ofert terenowych oraz planowanego układu komunikacyjnego wyższego rzędu.

Ponadto, w celu efektywnego wykorzystania przewag lokalizacyjnych obszarów miejskich i wiejskich wskazano w „Strategii...” Obszary Strategicznej

Interwencji wynikające z polityki rozwoju województwa, do których należą obszary będące w strefie oddziaływania sieci TEN-T. Poniżej przedstawione zostały główne, funkcjonujące obecnie ośrodki działalności logistycznej.

#### **LOGICOR Łódź I**

Park zlokalizowany przy ulicy Manewrowej 6/10 (dzielnica Widzew Przemysłowy), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 6 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 4 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesne centrum dystrybucyjne przeznaczone dla średnich i dużych najemców, poszukujących powierzchni magazynowych do wynajęcia w celu składowania towarów oraz prowadzenia operacji logistycznych. Na powierzchnię magazynową składają się z trzy budynki o łącznej powierzchni 60 646 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

#### **LOGICOR Łódź II**

Park położony jest przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki Dell; 3 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Logicor Łódź II to nowoczesny kompleks logistyczny oferujący budynek magazynowy z wysokiej jakości modułami biurowymi. Łączna

powierzchnia magazynowa wynosi 53 396 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

#### **LOGICOR Łódź III**

Park zlokalizowany jest przy ulicy Granicznej (dzielnica Górna), 7 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 10 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź-Górna” na autostradzie A1; 8 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 700 m od drogi krajowej nr 1 (E75); 5 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Jest to niewielki park magazynowy przeznaczony dla małych i średnich najemców. Elastyczność i nowoczesność zastosowanych rozwiązań sprawia, że magazyn może nie tylko stanowić miejsce do składowania towarów, ale pełnić rolę hali produkcyjnej, terminalu przeladunkowego, sortowni, chłodni, składu celnego czy też siedziby firmy. Cały park logistyczny to jeden obiekt o powierzchni magazynowej 29 460 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

#### **Łódź Business Park**

Park położony pomiędzy ulicami Dostawczą i Gen. J. Dąbrowskiego (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 8 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 3,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 2 km od drogi krajowej nr 14; 4,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to park biznesowy oferujący do wynajęcia niewielkie powierzchnie magazynowe wraz z pomieszczeniami biurowymi. Łączna powierzchnia magazynowa dwóch zrealizowanych budynków wynosi 6 300 m<sup>2</sup>. Plany

rozbudowy określają docelową powierzchnię na ok. 18 000 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

#### **Panattoni Park Business Center Łódź**

Park zlokalizowany jest przy skrzyżowaniu ulic Dostawczej i Puszkina (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 6 km od planowanego węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 4 km od drogi krajowej nr 14; 2 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to niewielki park magazynowo - biurowy oferujący powierzchnię typu „small business units” przeznaczony dla firm poszukujących niedużych magazynów do wynajęcia wraz z biurami. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 18 700 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

#### **Panattoni Business Center Łódź II**

Park położony będzie we wschodniej części Łodzi przy ul. Niciarnianej w odległości 4 km od centrum miasta, 18 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 oraz 5,5 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Jest to obiekt o przeznaczeniu magazynowo-produkcyjno-biurowym. Na Park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni magazynowej 31 500 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

#### **Panattoni Park Łódź East**

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi, w bezpośrednim

sąsiedztwie fabryki Dell. Orientacyjne odległości: 3 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesny park oferujący magazyny i hale produkcyjne do wynajęcia, stanowiąc alternatywę dla firm poszukujących nowoczesnej powierzchni magazynowej. Istniejąca powierzchnia magazynowa wynosi obecnie łącznie 108 700 m<sup>2</sup> w trzech budynkach. Kolejne obiekty są w trakcie realizacji, plany rozbudowy określają docelową powierzchnię magazynową na 186 900 m<sup>2</sup> w pięciu budynkach. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

#### **SEGRO Business Park Łódź I**

Park zlokalizowany przy ulicy Rokicińskiej (dzielnica Widzew), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 6 km od drogi krajowej nr 14; bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesny obiekt biznesowy oferujący powierzchnie typu „big box” oraz „small business units” przeznaczony dla firm poszukujących elastycznych powierzchni komercyjnych z przeznaczeniem zarówno na biura, jak i małe magazyny oraz lekką produkcję. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 34 100 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia. W bezpośrednim sąsiedztwie powstał SEGRO Business Park Łódź II.



### **SEGRO Business Park Łódź II**

Park zlokalizowany we wschodniej części Łodzi przy ul. Rokicińskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie SEGRO Business Park Łódź II, nieopodal planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; ok. 20 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2, 4 km od terminalu kontenerowego „Łódź Olechów”; 6 km od drogi krajowej nr 14. Dodatkowym atutem jest również jego niewielka odległość do portu lotniczego im. Wł. Reymonta (ok. 15 km). Park ten oferuje elastyczne powierzchnie z przeznaczeniem na biura, małe magazyny oraz lekką produkcję. Dotychczas wybudowane, dwa obiekty dysponują powierzchnią magazynową o wielkości 11 400 m<sup>2</sup>. Istnieje możliwość jej adaptacji na hale produkcyjne. W planach jest rozbudowa parku o kolejne dwa magazyny, dzięki którym powierzchnia magazynowa powiększy się o kolejne 7 800 m<sup>2</sup>.

### **SEGRO Logistics Park Łódź**

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej w Łodzi (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 3 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź - Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Park tworzy jedna hala magazynowa, który może być zaadaptowana pod lekką produkcję. Powierzchnia magazynowa wynosi obecnie 24 700 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **MLP Łódź Zachód (planowany)**

Park zlokalizowany jest w Konstancynie Łódzkim, który graniczy z Łodzią od strony zachodniej,

a odległość od centrum miasta to około 10 km. O atrakcyjności lokalizacji decydują niewielkie odległości od ważnych elementów układu komunikacyjnego wokół Łodzi, mianowicie: bezpośrednie sąsiedztwo planowanej drogi ekspresowej S14 stanowiącej zachodnią obwodnicę Łodzi oraz odległość ok. 11 km od istniejącego już odcinka drogi ekspresowej S14-łącznika z drogą ekspresową S8 (Wrocław-Białystok), a także 2,6 km od drogi krajowej nr 71. Cała inwestycja docelowo składać się będzie z czterech budynków przystosowanych zarówno do produkcji jak i składowania (w tym produktów wymagającej kontrolowanej temperatury), których łączną powierzchnię zaprojektowano na 83 160 m<sup>2</sup>.

### **Warehouse Park Łódź East**

Obiekt zlokalizowany jest w przemysłowej dzielnicy Łodzi przy ul. Lodowej 128 (Dąbrowa-przemysłowa), 5,5 km na południowy - wschód od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 6 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź - Wschód” na autostradzie A1; 5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 2,0 km od drogi krajowej nr 14; 4,0 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Oferuje do wynajęcia powierzchnię 1 800 m<sup>2</sup>.

### **HILLWOOD Lućmierz (planowany)**

Centrum powstaje w miejscowości Lućmierz-Las, w gminie Zgierz. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze krajowej nr 91 oraz planowanej drodze wojewódzkiej nr 702; 13,5 km do węzła „Emilia” na autostradzie A2. Docelowo powstać ma zespół 3 obiektów o powierzchni 199 400 m<sup>2</sup>.

### **Goodman Łódź Logistic Centre w Pabianicach**

Park zlokalizowany jest przy ulicy Lutomierskiej w Pabianicach, 1,5 km na północ od centrum Pabianic i 16 km na południowy zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 19 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź-Górna” na autostradzie A1; 300 m od węzła „Pabianice Płn.” na drodze ekspresowej S14; 8 km od węzła „Pabianice Płd.” na drodze ekspresowej S8, 19 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71; 1 km od drogi krajowej nr 14 oraz 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 485. Powierzchnia magazynowa wynosi 9 300 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia. Plany rozbudowy określają docelową powierzchnię parku na 27 000 m<sup>2</sup>.

### **Diamond Business Park Stryków**

Park zlokalizowany 4,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i 5 km od węzła „Łódź Płn.” - skrzyżowanie autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71 i 1 km od drogi krajowej nr 14. Park oferuje powierzchnie średnim i dużym najemcom, poszukującym nowoczesnych powierzchni magazynowych wraz z powierzchnią socjalno-biurową. Na Park składają się dwa obiekty o łącznej powierzchni magazynowej 28 800 m<sup>2</sup>. Plany rozbudowy przebidują realizację jeszcze jednego budynku o powierzchni ok. 9600 m<sup>2</sup>. Powierzchnia do wynajęcia wynosi 3 500 m<sup>2</sup>.

### **LOGICOR Stryków**

Park zlokalizowany 4 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: 1,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i 4,5 km od węzła

„Łódź Płn.” - skrzyżowanie autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71 i 1 km od drogi krajowej nr 14. Oferta Parku obejmuje nowoczesne powierzchnie magazynowe zarówno dla bardzo dużych najemców jak i firm poszukujących mniejszych magazynów. Powierzchnia magazynowa łącznie w trzech budynkach wynosi 101 479 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

### **ProLogis Park Stryków (planowany)**

Park zlokalizowany będzie 2,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: 600 m od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i 3 km od węzła „Łódź Płn.” - skrzyżowanie autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy skrzyżowaniu dróg krajowych nr 14 i 71. Plany budowy określają wstępnie docelową powierzchnię na 130 000 m<sup>2</sup>.

### **SEGRO Logistic Park Stryków**

Park zlokalizowany 1,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: przy węźle Stryków na autostradzie A2 i 3 km od węzła „Łódź Płn.” - skrzyżowanie autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14. Jest to obiekt oferujący nowoczesne powierzchnie magazynowe i produkcyjne. Całkowita, docelowa powierzchnia magazynowa wynieść ma 283 850 m<sup>2</sup>. Do tej pory zrealizowano budynki o łącznej powierzchni magazynowej 199 850 m<sup>2</sup> (5 obiektów zbudowano, 3 są planowane lub w budowie). Obecnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 3 174 m<sup>2</sup>.

### **Centrum Logistyczne Stryków**

Park położony jest w Strykowie, przy drodze krajowej nr 71; przy węźle „Stryków” na autostradzie A2.

Inwestycja leży także nieopodal węzła „Łódź Północ” na skrzyżowaniu autostrad A1 i A2. Jest to nowoczesny park obejmujący jeden obiekt oferujący powierzchnie magazynowe zarówno dla dużych, jak i mniejszych najemców. Łączna powierzchnia magazynowa wynosi 54 600 m<sup>2</sup>. Dostępna powierzchnia do wynajęcia wynosi 18 400 m<sup>2</sup>.

### **Panattoni Park Stryków II**

Park zlokalizowany ok. 3,2 km na południe od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: 1,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i 4,5 km od węzła „Łódź Płn.” - skrzyżowania autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14 i ok. 0,5 km od drogi krajowej nr 71. Jako jeden z najnowocześniejszych obiektów do składowania towarów w Polsce, umożliwiają indywidualne dostosowywanie modułów magazynowych do potrzeb najemców z różnych sektorów przemysłu. Na cały park składać się mają trzy nowoczesne budynki o łącznej powierzchni magazynowej 102 847 m<sup>2</sup>. Obecnie w trakcie budowy pozostają dwa z nich. Dostępna powierzchnia do wynajęcia wynosi 22 567 m<sup>2</sup>.

### **P3 (k. Piotrkowa Trybunalskiego)**

Park zlokalizowany w Woli Bykowskiej, 6 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: 4 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1; 7,5 km od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który uaktualnienie posiada operatora i jest ogólnodostępny; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 91 i 1 km od węzła „Piotrków Trybunalski Północ” na drodze ekspresowej S8. Jest to obiekt magazynowo-dystrybucyjny zapewniający elastyczność w zakresie

możliwej funkcji. Powierzchnia magazynowa dwóch budynków składających się na Park wynosi 74 862 m<sup>2</sup>. Aktualnie, powierzchnia do wynajęcia wynosi 5 404 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Piotrków Trybunalski**

Park zlokalizowany przy al. Generała Sikorskiego, 6 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze krajowej nr 74 (dawna DK8, E67 oraz węzle „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1; 6 km od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który uaktualnienie posiada operatora i jest ogólnodostępny. Jest to centrum dystrybucyjne, oferujące powierzchnie pod składowanie i magazynowanie towarów, a także dystrybucję. Istnieje również możliwość adaptacji budynków magazynowych pod hale produkcyjne do wynajęcia. Powierzchnia magazynowa wynosi 100 799 m<sup>2</sup>. Powierzchnia do wynajęcia to aktualnie 14 000 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Piotrków Trybunalski II**

Park zlokalizowany w Majkowie Dużym, 7 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze krajowej nr 74 (dawna DK8, E67), 1 km od węzła „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1; 7 km od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który uaktualnienie posiada operatora i jest ogólnodostępny. Jest to nowoczesny park biznesowy zaprojektowany dla klientów o różnym profilu działalności, oferujący zarówno powierzchnie z przeznaczeniem na składowanie, jak również pod lekką produkcję. Całkowita, docelowa powierzchnia magazynowa wynieść ma 115 635 m<sup>2</sup>. Do tej pory

zrealizowano halę o powierzchni magazynowej 17 502 m<sup>2</sup>, w najbliższym czasie planowana jest budowa kolejnych 40 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowych. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

#### **Logistic City Piotrków Distribution Center**

Park zlokalizowany 4 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: 7 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1; 6 km od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który uaktualnienie posiada operatora i jest ogólnodostępny; bezpośrednio przy węźle Moszczenica na drodze ekspresowej S8 i drodze krajowej nr 91. Jest to duży kompleks logistyczny dysponujący powierzchnią magazynową wysokiego składowania. Całkowita, docelowa powierzchnia zabudowy wyniesieć ma 412 968 m<sup>2</sup>. Do tej pory zrealizowano 4 hale, w których łączna powierzchnia magazynowa wynosi 133 504 m<sup>2</sup>. Obecna powierzchnia do wynajęcia to 15 432 m<sup>2</sup>.

#### **Logis Rawa Mazowiecka**

Park zlokalizowany jest 2 km na północny - wschód od centrum Rawy Mazowieckiej. Orientacyjne odległości: 1 km od węzła „Rawa Mazowiecka Płn.” na drodze ekspresowej S8; 56 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów i 64 km od obecnie nieczynnego, od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który aktualnie nie posiada operatora i jest ogólnodostępny; 1 km od drogi krajowej nr 72; 2 km od drogi wojewódzkiej 707. Jest to niewielki park oferujący do wynajęcia powierzchnie magazynowe z możliwością obsługi wewnątrz magazynowej. Park składa się z jednego obiektu o całkowitej powierzchni magazynowej: 34 000 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do

wynajęcia. Plany budowy określają docelową powierzchnię parku na 150 000 m<sup>2</sup>, jednak rozbudowa parku nie jest obecnie rozważana.

#### **Kutnowski Park Agro – Przemysłowy**

Park położony jest w wschodniej części m. Kutno, w pobliżu międzynarodowej linii kolejowej E-20, intermodalnego terminala kontenerowego Kutno, autostrady A1 (1,6 km) oraz drogi krajowej Nr 92. Odległość Parku do autostrady A2 wynosi ok. 35 km. Obszar parku to ok. 700 ha. Na terenie parku funkcjonuje blisko 50 firm z branży spożywczej, farmaceutycznej, produkcji maszyn rolniczych, produkcji opakowań i tworzyw sztucznych, między innymi: Nijhof-Wassink, Kongsilde Polska, Schomburg Polska, Skiold-BL, Ideal Europa, Dekura, Tönsmeier, Kofola/Hoop, DS Smith Polska, Fuji Seal Poland, Sirmax Polska, Aarsleff, Paja Folie, Libner Polska, Tesalca Polska, PrintPack Polska, PolyOne Manufacturing, Kellogg/UMA, Pini Polonia, Enginova, Lampre Polska. Atrakcyjna lokalizacja Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego w centrum Polski oraz w sąsiedztwie jednego z największych intermodalnych terminali kontenerowych wpłynęła na przeznaczenie części jego terenów również na potrzeby firm logistycznych.

#### **Park Przemysłowy Boruta Zgierz**

Park zlokalizowany jest w południowo - zachodniej części m. Zgierza. Orientacyjne odległości: 10 km od centrum Łodzi, 8 km od autostrady A2, 1 km od drogi krajowej nr 1, ok. 1 km od drogi krajowej nr 71 oraz bezpośrednio przy planowanej drodze ekspresowej S14 – tzw. zachodniej obwodnicy Łodzi. Park zajmuje obszar 173,9 ha i wyposażony jest w system bocznic

kolejowych. Na terenie parku działa 150 firm w tym największe: Brenntag Polska, Sawo Recykling, MAT Jan Matynia, PGGO Ekogal-Ekopur, Energetyka Boruta, Boruta Kolor, Colex.

### **Łódzki Regionalny Park Naukowo-Technologiczny**

Park zlokalizowany jest przy ul. Dubois 114/116 w sąsiedztwie Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta i terminala CARGO. Orientacyjne odległości: 1,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,7 km od drogi krajowej nr 1; 30 km od autostrady A2 i istniejącego węzła autostradowego „Łódź Płn.” na skrzyżowaniu autostrad A1, A2. Główną misją parku jest optymalne wykorzystanie zasobów gospodarczych i intelektualnych regionu, transfer nowoczesnych technologii z nauki do przemysłu, a co za tym idzie podniesienie konkurencyjności regionalnej gospodarki. Całkowita powierzchnia Parku wynosi 14 ha, a na jego terenie działa Inkubator Technologiczny oraz BioNanoPark, będący jednym z najnowocześniejszych w Europie centrum badawczo – wdrożeniowych dla biznesu. W ramach BioNanoParku od początku jego istnienia funkcjonuje Laboratorium Biotechnologii Przemysłowej oraz Laboratorium Biofizyki Molekularnej i Nanostrukturalnej (w skład której wchodzi Pracownia Indywidualnych Implantów Medycznych). W styczniu 2016 r. rozszerzone zostało centrum wdrożeniowe dla biznesu poprzez realizację nowego obiektu z sześcioma laboratoriami: symulacji molekularnych, biosensorów i elektroniki organicznej, badań strukturalnych nanomateriałów, medycyny spersonalizowanej, autentykacji produktów oraz z tzw. superkomputerem – ARUZ czyli analizatorem rzeczywistych układów złożonych (automat DLL). W Łódzkim Regionalnym Parku Naukowo-

Technologicznym preferowane są następujące branże: informatyka, produkcja nowoczesnej aparatury leczniczej, produkcja leków, kosmetyków i komponentów farmaceutycznych, odnawialne i nowe źródła energii, produkcja nowych materiałów dla potrzeb medycyny i włókiennictwa, ochrona środowiska, biotechnologie, nanotechnologie, zdrowa żywność.

Bełchatowsko-Kleszczowski Park Przemysłowo-Technologiczny Park zlokalizowany jest w południowej części Bełchatowa, w dzielnicy przemysłowej, 2 km od drogi krajowej nr 74 (dawnej DK8). W pobliżu Parku przebiega linia kolejowa nr 24, na której odbywa się wyłącznie ruch towarowy do KWB Bełchatów. Celem powołania Bełchatowsko-Kleszczowskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego było przełamanie mono-kulturowego charakteru bełchatowskiego przemysłu, pobudzenie aktywności gospodarczej regionu łódzkiego, wprowadzenie tam nowoczesnych technologii oraz efektywne zagospodarowanie wyłączonego z użytkowania majątku przedsiębiorstw. Park dysponuje uzbrojonym terenem pod inwestycje w dwóch obszarach: Obszar Bełchatów I oraz Obszar Rząśnia. Spółka zarządzająca BKPPT oferuje możliwość nabycia lub dzierżawy wolnych obszarów i obiektów, korzystania z infrastruktury oraz profesjonalnych usług pomocniczych, transferu technologii, jak również pomoc w pozyskiwaniu środków finansowych (w tym z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej). BKPPT oferuje inwestorom ulgi w lokalnych podatkach, pomoc organizacyjno - prawną, szkoleniową i wsparcie finansowe z funduszu pożyczkowo-inwestycyjnego. Obecnie na obszarze Parku działają firmy z branży

transportowej, produkcji elementów indukcyjnych czy produkcji mebli m.in.: Isotech, Ecobud, Mebelion, Neotech, Pro-Fence, Paw-Trans, Oskar, Magic & Cb, Intercopy, Prymat-Montaż.

## Śląskie

Śląsk jest silnym ośrodkiem skupiającym firmy z branży transportowej oraz logistycznej. Działają one w ramach centrów logistycznych, wewnątrz których świadczą różnego rodzaju usługi względem siebie. Znaczenie województwa dla rozwoju systemów logistycznych wynika z połączeń kolejowych rozchodzących się we wszystkich kierunkach przez ciągi komunikacyjne AGC i AGTC. Równie ważną rolę odgrywa również dobrze rozwinięta w rejonie śląskim sieć dróg krajowych oraz bliskość dwóch autostrad.

Magazyny do wynajęcia na Górnym Śląsku to ponad 1,6 mln m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni w obiektach klasy A. To drugi po Warszawie, największy rynek magazynowy w Polsce, który za sprawą rozwoju infrastruktury drogowej już wkrótce ma szansę stać się ośrodkiem dystrybucyjnym o ponadregionalnej skali. Nie bez przyczyny swoją działalność lokują tu krajowi przedsiębiorcy i zagraniczni inwestorzy, którzy chętnie wykorzystują potencjał produkcyjny i logistyczny regionu. Do grona największych górnośląskich kompleksów magazynowych zaliczamy parki firmy Prologis w Chorzowie i Dąbrowie Górniczej, magazyn Logicor w Mysłowicach, SEGRO Logistics Park Gliwice oraz obiekt MLP Group w Tychach. Górnośląski rynek magazynowy swoim zasięgiem obejmuje całą aglomerację, stąd też najemcy do dyspozycji mają

również mniejsze magazyny w Bieruniu, Sosnowcu, Czeladzi, Bielsku-Białej czy w Będzinie.

### Śląskie Centrum Logistyki S.A.

Śląskie Centrum Logistyki (ŚCL) to centrum logistyczne obecne na rynku śląskim od 1989 roku. Dzięki pobliskiemu skrzyżowaniu autostrad A-4 i A-1 ŚCL należy do europejskiej sieci infrastruktury logistycznej. W pobliżu Spółki przebiega również linia kolejowa E-30 (Zgorzelec-Rzeszów), a w przyszłości także odcinek G1-2 Drogowej Trasy Średnicowej. Znajdujący się na terenie ŚCL największy port śródlądowy w Polsce posiada bezpośrednie połączenie poprzez Kanał Gliwicki z zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście oraz z całą siecią dróg wodnych w Europie Zachodniej. Dodatkowym atutem ŚCL jest Wolny Obszar Celny wraz z Agencją Celną, podnoszący konkurencyjność handlu zagranicznego z państwami spoza Unii Europejskiej. ŚCL łącznie zajmuje powierzchnię 60,18 ha; 12,58 ha znajduje się w Gliwicach-Sośnicy i stanowi teren inwestycyjny, zaś 47,6 ha to siedziba Spółki oraz centrum logistyczne mieszczące się przy ul. Portowej 28, graniczące z Podstrefą Gliwicką Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na terenie centrum logistycznego znajduje się 18 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej o zróżnicowanym standardzie magazynowania. W miesiącu maju 2016 r. przewidziane jest otwarcie kolejnego magazynu o powierzchni 10 000 m<sup>2</sup>. Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 50 000 m<sup>2</sup>, posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje 2 lokomotywami przetokowymi i 11 km torów kolejowych, Systematycznie modernizowana

infrastruktura o szerokim zakresie funkcjonalności zapewnia kompleksową obsługę procesów logistycznych. Koordynacja wszystkich jego etapów w jednym centrum logistycznym przyczynia się do redukcji kosztów oraz czasu dystrybucji. Wszechstronność infrastruktury umożliwia wybór optymalnego rozwiązania, a także realizację niestandardowych projektów.

### **SilesianLogistic Center**

SilesianLogistic Center jest zlokalizowany w Sosnowcu bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1, w odległości 4 km od skrzyżowania z autostradą A4. Park oferuje do wynajęcia magazyny wraz z możliwością adaptacji na hale produkcyjne. Obecna wielkość wynosi: 35 680 m<sup>2</sup>.

### **Alliance Silesia Logistics Center**

Alliance Silesia Logistics Center zlokalizowane jest w Czeladzi położonej w samym centrum regionu Górnego Śląska, zaledwie 10 km od Katowic, przy trasie ekspresowej S86 (Katowice-Sosnowiec). Bardzo dobry dostęp do regionalnego, jak i do ogólnopolskiego rynku zapewnia położenie niedaleko drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Katowice), a także dobry dojazd do oddalonej o 12 minut autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Obecna wielkość centrum wynosi: 87 105 m<sup>2</sup>.

### **Cargo City**

Cargo City to obszar aktywności gospodarczej o charakterze centrum logistycznego, przeladunkowego, magazynowego, biurowego i produkcyjnego o powierzchni 29 ha, położony w Pyrzowicach

bezpośrednio przy Katowice Airport, 30 km od centrum Katowic. Cargo City położone jest bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1 (Port lotniczy Katowice – granica z Czechami, 2 km od węzła autostrady A1 i drogi ekspresowej S1 oraz 30 km do skrzyżowania autostrad A1/A4 z dostępem do modernizowanej linii kolejowej 182. Łącznie oferuje 12 400 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i 5 300 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej. W najbliższych latach plany rozwojowe zakładają budowę kolejnych hal logistyczno-przemysłowych oraz infrastruktury logistycznej a także objęcie części obszaru Cargo City jako podstrefy Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

### **Hillwood Bielsko Biata I**

Hillwood Bielsko Biata I to nowoczesne centrum dystrybucyjne o łącznej powierzchni 41.000 m<sup>2</sup>. Kompleks spełnia wszelkie wymagania techniczne klientów z różnorodnych sektorów rynku. Położony jest bezpośrednio przy drodze ekspresowej S1 / trasie europejskiej E75 (Gdańsk-Katowice-Tychy), zaledwie 5 km od centrum Bielska-Białej. Lokalizacja parku, 37 km od granicy słowackiej i 29 km od granicy czeskiej, blisko drogi ekspresowej S69 (Bielsko-Biała - granica polsko-słowacka) stwarza dobre warunki dystrybucji na rynek krajowy jak i na rynki Europy Środkowej i Wschodniej.

### **Goodman Gliwice Logistics Centre**

Goodman Gliwice Logistics Centre to wielofunkcyjny nowoczesny park magazynowy, z możliwością budowy powierzchni magazynowej, logistycznej, produkcyjnej oraz biurowej do 51 000 m<sup>2</sup>. Goodman Gliwice Logistics Centre zlokalizowany jest w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej w Podstrefie Gliwice. Położenie

parku przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice-Bytom) oraz drodze europejskiej E40 zapewnia doskonałe połączenie z miastami w Polsce jak i Europie.

#### **Goodman Sosnowiec Logistics Centre**

Goodman Sosnowiec Logistics Centre to park magazynowy oferujący możliwość budowy wysokiej jakości magazynów o łącznej powierzchni wynoszącej ok. 41 000 m<sup>2</sup>. Powierzchnie mogą zostać specjalnie dopasowane indywidualnych wymagań klienta, min. do potrzeb produkcji lekkiej. W ramach centrum logistycznego możliwa jest dalsza rozbudowa obiektów do łącznej powierzchni 66.000 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum Logistyczne 7R Logistic Milowice**

7R Logistic Milowice zlokalizowany jest w Sosnowcu, 8 km od centrum Katowic. Centrum logistyczne położone jest ok. 1 km od trasy S86, co zapewnia dobry dostęp do oddalonej o 7 km autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Park położony jest 25 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Do parku możliwy jest dojazd komunikacją miejską. 7R Logistic Milowice w Sosnowcu łącznie oferuje 10 600 m<sup>2</sup> powierzchni, w tym 7 400 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i 3 200 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej.

#### **SEGRO Logistics Park Gliwice**

SEGRO Logistics Park Gliwice strategicznie usytuowany jest w przemysłowym centrum Polski, w sąsiedztwie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Gliwice), 30 km od Katowic. Kompleks zlokalizowany jest przy węźle Kleszczów łączącym drogę krajową nr 88 (Gliwice-Bytom) i autostradę A4 / trasę europejską E40 (Kraków-

Katowice-Wrocław). Kilka kilometrów od parku znajduje się węzeł autostradowy Gliwice-Sośnica, łączący autostradę A4 z autostradą A1 (Trójmiasto-Gliwice) i z drogą krajową nr 44 (Gliwice-Kraków). Obecna wielkość parku wynosi: 151 300 m<sup>2</sup>.

#### **MLP Tychy**

MLP Tychy położony jest ok. 3 km od węzła drogi krajowej nr 44 (Gliwice-Kraków) i drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75-E462 (Gdańsk-Katowice). Odległość do głównego dworca kolejowego w Tychach wynosi 7 km. Park znajduje się w obrębie Podstrefy Tyskiej należącej do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która oferuje inwestorom możliwość skorzystania z ulg podatkowych. Obecna wielkość parku wynosi: 90 860 m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Bielsko-Biała II**

Panattoni Park Bielsko-Biała II posiada dobry dostęp do pobliskiej drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Gdańsk-Katowice-Tychy). Lokalizacja parku, 37 km od granicy słowackiej i 29 km od granicy czeskiej, blisko drogi ekspresowej S69 (Bielsko-Biała - granica polsko-słowacka) stwarza dobre warunki dystrybucji na rynek krajowy jak i na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. Obecna wielkość parku wynosi: 22 460 m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Sosnowiec**

Panattoni Park Sosnowiec jest strategicznie zlokalizowany 12 km od centrum Sosnowca, stanowiącego jeden z centralnych ośrodków konurbacji górnośląskiej. Park położony jest bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1 (Port Lotniczy Katowice-granica z Czechami). W pobliżu Sosnowca



droga S1 krzyżuje się na węźle Mystowice Brzęczkowice z autostradą A4 (Wrocław-Katowice-Kraków). 10 km od parku znajduje się kolejowy Euroterminal Sławków, łączący Europę, Rosję i Chiny, obsługujący kolei wąskogalak i szerokotorową. Lokalizacja umożliwia dobry dostęp do pobliskich międzynarodowych portów lotniczych Katowice Pyrzowice (43 km) oraz Kraków Balice (57 km) oraz portu rzeczno-gliwickiego w Gliwicach (31 km). Obecnie budowana I faza Parku (o wielkości docelowej 43 000 m<sup>2</sup>), która oferować będzie 21 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej klasy A oraz 900 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej. Docelowo powierzchnia Parku wynosić będzie ponad 82 000 m<sup>2</sup>.

#### **Logicor Czeladź**

Logicor Czeladź zlokalizowany jest na terenie konurbacji górnośląskiej, 2,5 km od Czeladzi. Znajduje się bezpośrednio przy drodze krajowej nr 86 (Łódź-Tycho), posiada także dobry dostęp do węzła autostrady A4 (Wrocław-Katowice-Kraków) z drogą ekspresową S1 / trasą europejską E75 (Lotnisko Pyrzowice – granica polsko-czeska). Dodatkowe atuty lokalizacji to odległość 16 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice oraz możliwość dojazdu środkami komunikacji publicznej do parku. Obecna wielkość parku wynosi: 48 300 m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Czeladź II**

Panattoni Park Czeladź II położony jest przy ul. Gdańskiej w Czeladzi. Sąsiaduje z węzłem dróg krajowych nr 94 (Wrocław-Kraków) i nr 86 (Katowice-Łódź). Autostrada A4 położona jest ok. 12 km na południe a autostrada A1 15 km na zachód od parku. Do centrum logistycznego możliwy jest dojazd

komunikacją publiczną. Obecna wielkość parku wynosi: 16.600 m<sup>2</sup>.

#### **Portowa 74**

Portowa 74 to obiekt strategicznie zlokalizowany w sąsiedztwie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, na terenie konurbacji górnośląskiej w Gliwicach. Centrum logistyczne znajduje się przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice-Bytom). Kompleks ma zapewniony dobry dostęp do węzła autostrady A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice) i autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Posiada także połączenie z Drogową Trasą Średnicową (Katowice-Gliwice). Obecna wielkość parku wynosi: 7 900 m<sup>2</sup>, docelowo 18 000 m<sup>2</sup>.

#### **Logicor Gliwice II**

Logicor Gliwice II zlokalizowany jest w zachodnio-północnej części Górnego Śląska, ok. 8 km od centrum Gliwic. Kompleks znajduje się na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Gliwicka), która oferuje najemcom możliwość skorzystania z ulg podatkowych. Centrum położone jest w sąsiedztwie węzła Gliwice-Sośnica, łączącego autostradę A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice) z A4 / trasą europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogą krajową numer 44 (Gliwice-Kraków), co umożliwia między innymi dobry dojazd do międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Bliska odległość do granicy czeskiej i słowackiej umożliwia ekspansję na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. Obecna wielkość parku 8 000 m<sup>2</sup>.

### **Logicor Mysłowice**

Logicor Mysłowice położony jest 16 km od centrum Katowic, wzdłuż drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice - Bielsko-Biała – granica polsko-czeska), zaledwie 2 km od węzła łączącego S1/E75 i autostradę A4 / trasę europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Dodatkowo w pobliżu parku znajduje się węzeł drogowy trasy E75 z drogą wojewódzką nr 934. Lokalizacja zapewnia dobre połączenie z miastami na Górnym Śląsku oraz z Czechami i Słowacją. Park znajduje się w odległości 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Logicor Mysłowice to jedno z największych centrów dystrybucyjnych w Polsce, w skład którego wchodzi osiem budynków. Powierzchnia całkowita wynosi ok. 169 000 m<sup>2</sup>.

### **Logicor Mysłowice**

Logicor Mysłowice położony jest 16 km od centrum Katowic, wzdłuż drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice - Bielsko-Biała – granica polsko-czeska), zaledwie 2 km od węzła łączącego S1/E75 i autostradę A4 / trasę europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Dodatkowo w pobliżu parku znajduje się węzeł drogowy trasy E75 z drogą wojewódzką nr 934. Lokalizacja zapewnia dobre połączenie z miastami na Górnym Śląsku oraz z Czechami i Słowacją. Park znajduje się w odległości 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Logicor Mysłowice to jedno z największych centrów dystrybucyjnych w Polsce, w skład którego wchodzi osiem budynków. Powierzchnia całkowita wynosi ok. 197 000 m<sup>2</sup>.

### **MLP Bieruń**

Millennium Logistic Park Bieruń to park magazynowy, położony na działce o powierzchni 14 ha, zlokalizowany w miejscowości Bieruń. Działka objęta jest Specjalną Strefą Ekonomiczną. MLP Bieruń położony jest w Bieruniu, ok. 2 km od Tych. Bliskość autostrady A4 i drogi ekspresowej S1 zapewnia bardzo dobrą komunikację z innymi miastami na Górnym Śląsku jak i z całą Polską. Obecna wielkość parku wynosi: 53 000 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Dąbrowa**

Prologis Park Dąbrowa położony jest w Dąbrowie Górniczej, będącej częścią konurbacji górnośląskiej. Park zlokalizowany jest przy drodze szybkiego ruchu S1 / trasie europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Katowice). Droga S1 zapewnia dobre połączenie z autostradą A4 / trasą europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) oraz drogą krajową nr 94 (Wrocław-Kraków). Prologis Park Dąbrowa to strategicznie zlokalizowane centrum dystrybucyjne obejmujące dziesięć budynków magazynowo-biurowych o łącznej powierzchni 144.000 m<sup>2</sup>. Park powstał na terenach przemysłowych, których infrastrukturę zrewitalizowano na potrzeby powierzchni magazynowych i produkcyjnych. Jeden z atutów centrum stanowi własna bocznicą łącząca kompleks z rozległą siecią kolejową zapewniającą połączenie Warszawa-Katowice oraz połączenie z pobliskim terminalem Linii Hutniczej Szerokotorowej w Sławkowie. Obecna wielkość parku wynosi: 144 000 m<sup>2</sup>.

### **Diamond Business Park Gliwice**

Diamond Business Park Gliwice znajduje się w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (część

Północna Gliwickiej Podstrefy), przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice-Bytom), 7 km od węzła Kleszczów na autostradzie A4 / trasie europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Położenie parku zapewnia także dobry dostęp do autostrady A1 / trasy europejskiej E75 (Trójmiasto-Toruń-Gliwice). W odległości 2 km znajduje się stacja kolejowa oraz śródlądowy Port Gliwice, umożliwiający transport rzeczny do Niemiec. Obecna wielkość parku wynosi 48 050 m<sup>2</sup>.

#### **Distribution Park Będzin**

Distribution Park Będzin zlokalizowany jest 13 km od Katowic przy granicy z Sosnowcem na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Park posiada dobry dojazd drogą ekspresową S86 (Katowice-Sosnowiec) do autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) oraz położony jest 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. W skład parku wchodzi dwa budynki o wysokiej funkcjonalności, powstałe na życzenie klienta w systemie build-to-suit (BTS) o łącznej powierzchni wynoszącej 45 780 m<sup>2</sup>, oraz budynek magazynowy o powierzchni 8 767 m<sup>2</sup>, Obecna wielkość parku wynosi: 54 500 m<sup>2</sup>.

#### **ProLogis Park Będzin II**

Prologis Park Będzin II położony jest 10 km od Katowic i 20 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Park posiada dobry dostęp do drogi ekspresowej S1 / trasy E75 (Gdańsk - Katowice - granica polsko-czeska) oraz autostrady A4 / trasy E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Obecna wielkość parku wynosi: 46 000 m<sup>2</sup>.

#### **ProLogis Park Chorzów**

ProLogis Park Chorzów to największe centrum logistyczne na Śląsku, położony jest na terenie rozwiniętej infrastrukturalnie konurbacji górnośląskiej, 6 km od centrum Katowic i 22 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Kompleks zlokalizowany jest blisko węzła Chorzów-Batory na autostradzie A4 / trasy Europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). W oddalonych o 15 km od parku Gliwicach znajduje się węzeł Gliwice-Sośnica łączący autostrady A4 i A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice). Do parku możliwy jest dojazd liniami komunikacji miejskiej. Obecna wielkość parku wynosi: 234 900 m<sup>2</sup>.

#### **Distribution Park Sosnowiec**

Distribution Park Sosnowiec zlokalizowany jest przy ulicy Sokolskiej w Sosnowcu - mieście należącym do konurbacji górnośląskiej, której atutem jest znakomita infrastruktura oraz bliskość granicy z Czechami i Słowacją. Centrum położone jest przy drodze krajowej nr 94, w niedalekiej odległości od autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogi ekspresowej S1 (lotnisko Pyrzowice - granica z Czechami). Park położony jest 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Obecna wielkość parku wynosi: 46 800 m<sup>2</sup>.

#### **Terminal Logistyczny Promont**

Terminal Logistyczny Promont usytuowany został w Tychach przy ul. Turyńskiej - dwupasmowej drodze krajowej nr 44, naprzeciwko fabryki samochodów FIAT oraz w pobliżu Podstrefy Tyskiej Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Terminal stanowi

nowoczesny zespół magazynów mający spełniać wysokie oczekiwania najbardziej wymagających klientów. W parku logistycznym zlokalizowano pięć obiektów o przeznaczeniu magazynowo-produkcyjnym oraz budynki administracyjne. Obecna wielkość parku 70 000 m<sup>2</sup>.

#### **SEGRO Business Park Gliwice**

SEGRO Business Park Gliwice oferuje elastyczne powierzchnie komercyjne z przeznaczeniem zarówno na biura, jak i małe magazyny oraz lekką produkcję. Minimalne moduły do wynajęcia zaczynają się od 300 m<sup>2</sup>. Obiekt charakteryzować będzie estetyka i wysoki standard wykończenia. Jest zlokalizowany na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej-Podstrefa Gliwice, 6 km od centrum Gliwic, przy drodze krajowej nr 88 bezpośrednio prowadzącej do autostrady A4. Obecna wielkość parku wynosi: 9 800 m<sup>2</sup>.

#### **SEGRO Industrial Park Tychy**

SEGRO Industrial Park Tychy zlokalizowany jest 6 km od centrum Tych. Kompleks położony jest przy drodze krajowej nr 44 (Gliwice-Kraków), posiada dobry dostęp do drogi ekspresowej S1 / trasy Europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Tychy). Obecna wielkość parku to 55 700 m<sup>2</sup>.

#### **Logicor Gliwice**

Logicor Gliwice znajduje się w północno-zachodniej części Górnego Śląska blisko strategicznego węzła Sośnica, co czyni go ważnym centrum logistycznym w regionie. Park położony jest 5 km od centrum Gliwic w odległości 1 km od węzła Gliwice-Sośnica, łączącym autostradę A1 (Trójmiasto-Gliwice) z A4 / trasę europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogą

krajową numer 44 (Gliwice-Kraków). Park położony jest 47 km od granicy polsko-czeskiej i 35 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Obecna wielkość parku 16 160 m<sup>2</sup>.

### **Wielkopolskie**

Województwo Wielkopolskie obok Mazowieckiego należy uznać za podstawowy ośrodek obrotu towarów drobnicowych w relacjach krajowych i międzynarodowych. W województwie tym ulokowane są dwa duże centra logistyczne oraz wiele małych. Powierzchnia magazynowa w tym centra magazynowe i logistyczne oraz znaczna część infrastruktury liniowej w postaci autostrady A-2 oraz krajowych dróg ekspresowych na terenie Województwa Wielkopolskiego jest włączona w zasięg powiązań Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk oraz o czym należy pamiętać także w sieci korytarza transportowego Morze Północne – Bałtyk. Ponadto przez teren Województwa Wielkopolskiego przebiega w układzie równoleżnikowym Korytarz Towarowy nr 8 Morze Północne – Bałtyk. Sytuacja ta stwarza szczególne okoliczności dla rozwoju sieci infrastruktury logistycznej. Rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych pozostaje na fali wzrostu. Jednocześnie w każdym z regionów logistycznych obserwujemy niezwykle ciekawe trendy. Wśród nich można wymienić: budowę parków magazynowych w nowych lokalizacjach takich jak: Grodzisk Mazowiecki, Bydgoszcz, Września (w związku z budową fabryki samochodów dostawczych „Crafter” koncernu Volkswagen AG w Białężycach, której uruchomienie ma nastąpić w październiku 2016r.; roczna produkcja ok. 100 000 pojazdów). W dalszym ciągu notuje się duże zainteresowanie rejonem

Poznania, czego dowodem jest utrzymanie się w pierwszej trójce Klastera Poznań, gdzie poziom podaży powierzchni magazynowych i przemysłowych szacowany jest na 1,45 milionów m<sup>2</sup> i wzrośnie on o kolejne 48 700 m<sup>2</sup> powierzchni znajdujących się obecnie w budowie. Magazyny w Poznaniu cieszą się dziś dużym zainteresowaniem nie tylko krajowych najemców, ale i firm z Europy Zachodniej. Dogodna infrastruktura komunikacyjna, strategiczne położenie geograficzne oraz dynamiczne środowisko gospodarcze czynią z obiektów magazynowych w Wielkopolsce jeden z najbardziej obleganych rynków w Polsce.

Podsumowanie regionu według stanu na pierwszy kwartał 2016r.:

- 1 516 000 m<sup>2</sup> istniejąca powierzchnia;
- 23 000 m<sup>2</sup> dostępna powierzchnia;
- 71 000 m<sup>2</sup> w budowie;
- 118 000 m<sup>2</sup> zrealizowane transakcje.

#### **Wielkopolskie Centrum Logistyczne S.A.**

Wielkopolskie Centrum Logistyczne to specjalna strefa inwestycyjna z przystosowaną infrastrukturą na potrzeby firm o profilu logistycznym, importerów realizujących dystrybucję na terenie całego kraju oraz baza zaopatrzenia sieci handlowych. Umożliwia to dogodne położenie w centrum Polski, na skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą krajową 25. Spółka Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin - Stare Miasto S.A. została założona 2001 roku na zasadzie partnerstwa prywatno-publicznego. Akcjonariuszami oraz założycielami są Gmina Stare Miasto, na terenie której inwestycja została zrealizowana, Miasto Konin, oraz 5 prywatnych przedsiębiorców. Samorządy Gminy Stare Miasto oraz Miasta Konina wniosły do Spółki

aporty niepieniężne w postaci gruntów, natomiast prywatni inwestorzy wnieśli kapitał. Obecnie Spółka ma trzynastu akcjonariuszy. Centrum wyposażone jest w 100 ha wydzielonych, uzbrojonych terenów dla działalności gospodarczej, rozbudowany system dróg wewnętrznych, energia elektryczną 4 MW, gaz 4 atm. ø150, światłowodowe media telekomunikacyjne, wodę i odprowadzenie ścieków. Ponadto spółka oferuje szeroką gamę usług serwisowych oraz inwestycyjnych takich jak: celne, prawno-finansowe, biurowe, informatyczne, zarządzanie nieruchomościami, monitoring i ochrona, wynajem powierzchni magazynowych, obsługa magazynów, zorganizowany wykup gruntów, pełna obsługa inwestorów, szybki tryb uzyskiwania zezwoleń, wykonawstwo oraz nadzór budowlany.

#### **Centrum Logistyczno-Inwestycyjne CLIP Sp. z o. o.**

Centrum logistyczne znajduje się w miejscowości Swarzędz-Jasin ok. 10 kilometrów od centrum Poznania i tyleż samo od autostrady A2 i drogi krajowej nr 5. CLIP Logistics to przede wszystkim logistyka magazynowa, w chwili obecnej firma posiada hale magazynowe o powierzchni ok. 150 000 m<sup>2</sup>. Praktycznie co roku CLIP powiększa swoje zasoby, na początku roku 2015 oddano do użytku hale o powierzchni blisko 40 000 m<sup>2</sup> i taką samą firmą udostępniła swoim klientom na początku 2016. W najbliższych latach plany rozwojowe zakładają budowę kolejnych hal logistyczno-przemysłowych oraz infrastruktury logistycznej.

Clip Logistics oferuje też usługi w zakresie kompleksowej obsługi składów kolejowych. Od początku maja 2012 wspólnie z holenderskim

partnerem, ERS Railways, liderem we wprowadzaniu innowacyjnych rozwiązań intermodalnych w transporcie Polska – Holandia obsługuje wahadłowe połączenie kolejowe pomiędzy Rotterdamem a Swarzędzem. CLIP obsługuje też połączenie kolejowe z niemieckim Krefeld, aktualnie kursuje 9 składów kolejowych w tygodniu.

Na początku roku 2015 „CLIP Intermodal Container Terminal” dysponował terminalem o powierzchni 6500 m<sup>2</sup> i pojemności 800 TEU. We wrześniu 2015 staraniem firmy otwarto nowy terminal intermodalny. Zbudowany za 20 mln EUR, współfinansowany przez Unię Europejską z programu 7.4 Infrastruktura i Środowisko. Nowy „CLIP Intermodal Container Terminal” zajmuje obecnie powierzchnię 8ha i ma pojemność 4500 TEU dysponuje torami rozładunkowymi o długości 750m wymaganymi przez standardy europejskie. Rocznie obsługuje ponad 30000 TEU. Na atrakcyjność terminala wpływa jego położenie, bezpośrednio na trasie najważniejszego transeuropejskiego kolejowego korytarza transportowego E30 Rotterdam – Moskwa oraz przy autostradzie A2 Berlin – Warszawa. Terminal posiada trzy nowoczesne dźwigi przładunkowe „reachstacker” marki KALMAR, o udźwigu 45 ton. Do dyspozycji klientów stoją 3 lokomotywy manewrowe będące własnością CLIP-u, co gwarantuje niezależność, efektywność i elastyczność operacji. Ponadto Clip Logistics posiada własne ciągniki siodłowe oraz naczepy do przewozu kontenerów. Terminal jest wyposażony w nowoczesny, dedykowany system IT służący do ewidencjonowania ruchów i śledzenia lokalizacji, w której składowane są poszczególne kontenery.

Zlokalizowana po sąsiedzku siostrzana firma STS Logistic plasuje się na pierwszym miejscu wśród centrów dystrybucji nowych pojazdów. Razem z CLIP stanowią jedno z najnowocześniejszych centrów logistycznych w Polsce. Obie firmy obsługują obiekty znajdujące się na powierzchni 1 700 000 m<sup>2</sup> umożliwiając świadczenie usług magazynowania, odprawy celnej, dystrybucji i dostawy, w tym korzystanie z bocznic kolejowej i terminala.

Zarządzający CLIP posiada 80ha Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która umożliwia firmom inwestującym w niej zwolnienie z podatków do 2017 roku. Przedsiębiorca podejmujący działalność gospodarczą na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest uprawniony do korzystania z pomocy regionalnej w postaci zwolnienia podatkowego w podatku dochodowym z dwóch tytułów: poniesionych nakładów inwestycyjnych lub tworzenia nowych miejsc pracy, istnieje także możliwość zwolnienia przedsiębiorcy z podatków lokalnych. Warto też zaznaczyć, że jest to jedyna otwarta dla inwestorów Strefa Ekonomiczna w Wielkopolsce.

### **Plan Panattoni Park Poznań I**

Panattoni Park Poznań I jest pierwszą inwestycją amerykańskiego dewelopera zlokalizowaną w okolicach Poznania. Panattoni Park Poznań I jest centrum dystrybucyjnym o powierzchni 160 200 m<sup>2</sup>, które wraz z innymi obiektami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań II i Panattoni Park Robakowo, oferują łącznie 249 200 m<sup>2</sup> powierzchni przemysłowej, co stanowi prawie 1/3 całkowitej podaży magazynów w Wielkopolsce. Panattoni Park Poznań I leży w miejscowości Gądki, 13km od centrum Poznania.

Park jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 1200 m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11 w odległości jest 13 km od centrum Poznania. Panattoni Park Poznań I może poszczycić się podpisaniem jednej z największych na rynku umów najmu na powierzchnię 50 000 m<sup>2</sup> z wiodącym producentem odzieżowym Hennes & Mauritz. W związku ze swoją ekspansją H&M postanowił wybudować kolejny magazyn w Gądkach, o powierzchni 30 tys. m<sup>2</sup>. Budynek, realizowany dla H&M w Panattoni Park Poznań I, będzie pierwszym obiektem w portfolio Panattoni z uwzględnieniem tak szerokich rozwiązań ekologicznych.

#### **Panattoni Park Poznań II**

Panattoni Park Poznań II to nowoczesne centrum dystrybucyjne o powierzchni 92 300 m<sup>2</sup>, które wraz z innymi inwestycjami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Robakowo, tworzy ogromne zaplecze magazynowe, ponad 243 000 m<sup>2</sup> powierzchni przemysłowej, dla rynku poznańskiego. Panattoni Park Poznań II leży w miejscowości Żerniki, 13km od centrum Poznania. Plany budynków Panattoni Park Poznań II uwzględniają wysoko zawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Panattoni Park Poznań II składa się z trzech budynków magazynowych. Firma zapewnia całościową obsługę obiektów, od przygotowania spersonalizowanego pod potrzeby klienta planu, przez jego realizację, po administrowanie zbudowanymi inwestycjami. Park posiada 140 doków rozładunkowych i 325 miejsc parkingowych. Jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11,

800m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 13 km od centrum Poznania.

#### **Panattoni Park Robakowo**

Panattoni buduje zaawansowane obiekty przemysłowe, magazynowe i biurowe. Zainteresowanym firmom oferuje własne, najnowocześniejsze rozwiązania logistyczne, dopasowane do branży Klienta i rozmiarów firmy. Specjalnością firmy są obiekty build-to-suit (BTS) - budowane na miarę indywidualnego zapotrzebowania Klienta i szczegółowo z nim konsultowane na każdym etapie przygotowań. Panattoni Park Robakowo to centrum dystrybucyjne o powierzchni 26 400 m<sup>2</sup>, które znajduje się w odległości 16km od centrum Poznania. Panattoni Park Robakowo jest wyposażony w 35 doków rozładunkowych, parking dla 40 samochodów ciężarowych oraz 60 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych. Park jest położony przy krajowej drodze ekspresowej S11, 2,5 km w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 16 km od centrum Poznania. Panattoni Park Robakowo jest zlokalizowany obok dwóch innych inwestycji poznańskich firmy - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Poznań II.

#### **Millennium Logistic Park Poznań**

MLP Poznań dysponuje obszarem o powierzchni 19,08 ha, zlokalizowany jest w miejscowości Koninko, ok. 15 km od centrum Poznania i 3,5 km od autostrady A2 oraz 1,5 km od drogi krajowej szybkiego ruchu S 11. Inwestycja będzie obejmować 102 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowo-produkcyjnych.

### **PointPark Poznań**

Point Park Poznań (Point Park Properties) to nowoczesne centrum magazynowe zlokalizowane w miejscowości Robakowo, przy drodze ekspresowej S11 i w sąsiedztwie węzła Krzesiny na autostradzie A2. Docelowa powierzchnia parku wynosić będzie 181 000 m<sup>2</sup>. Powierzchnia pierwszych dwóch magazynów w Parku obejmuje 40 000 m<sup>2</sup>. Powierzchnie przystosowane są do obsługi towarów wymagających specjalistycznego wyposażenia.

### **Prologis Park Poznań i Prologis Park Poznań II (gmina Tarnowo Podgórne)**

Prologis Park Poznań i Prologis Park Poznań I wchodzi w skład pierwszego centrum logistyczne tego amerykańskiego dewelopera w Poznaniu. Hale zlokalizowane są w rozwiniętej gospodarczo gminie Tarnowo Podgórne, bezpośrednio przy drodze krajowej numer 92 i budowanej Zachodniej Obwodnicy Poznania z połączeniem do autostrady A2 z bezpośrednim dojazdem do Berlina. Park o powierzchni całkowitej 121 000 m<sup>2</sup> oferuje powierzchnie do wynajęcia w szczególności firmom zlokalizowanym w Zachodniej Polsce lub jako centrum dystrybucyjne na Polskę Północno-Zachodnią lub Europę Zachodnią. Istnieje również możliwość adaptacji powierzchni do prowadzenia lekkiej produkcji, montażu lub konfekcjonowania.

### **Prologis Park Września**

Park położony jest w centralno-zachodniej Polsce, na terenie gminy Września ok. 40 km na wschód od Poznania. Posiada doskonałe połączenia z trasami północ-południe (Bydgoszcz-Wrocław, droga krajowa nr 5) oraz wschód-zachód (A2 Berlin-Warszawa

-Moskwa; obecnie z bezpośrednim dojazdem do samego Berlina). Dodatkowym atutem tej lokalizacji jest możliwość wykorzystania alternatywnej drogi dojazdowej do Warszawy (droga krajowa nr 92). Całkowita powierzchnia magazynowa wynosi 147 000 m<sup>2</sup>. ProLogis Park Września przeznaczony jest głównie dla firm logistycznych oraz firm zajmujących się lekką produkcją.

### **Tulipan Park Poznań (I-III)**

Tulipan Park Poznań znajduje się na terenie gminy Komorniki wchodzącej w skład gmin powiatu poznańskiego i graniczącej bezpośrednio z miastem Poznań, w odległości 10 km od centrum Poznania, przy autostradzie A 2 z bezpośrednim połączeniem z Berlinem oraz przy drodze krajowej nr 5 Poznań – Wrocław. Tulipan Park Poznań zajmuje obszar położony 53,5 ha i oferuje łącznie 250 000 m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Minimalne moduły do wynajęcia zaczynają się od 2 500 m<sup>2</sup>. Poszczególne powierzchnie mogą zostać zaprojektowane oraz wybudowane zgodnie z indywidualnymi wymaganiami najemcy - łącznie z możliwością umieszczenia pomieszczeń biurowych na antresoli. Układ komunikacyjny w parku uwzględnia szerokie drogi wewnętrzne, place manewrowe oraz parkingi dla ciężarówek.

### **Intermodalne Centrum Logistyczne PKP Cargo SA. w Poznań - Franowo**

PKP Cargo zdecydowało się na powiększenie terminalu intermodalnego w Poznaniu Franowie już po roku od rozpoczęcia funkcjonowania. W wyniku rozbudowy pojemność składowania terminalu zwiększy się o blisko 40 proc. Inwestycja zostanie zrealizowana



do końca 2015 r. Terminal stanowi element przyszłego Intermodalnego Centrum Logistycznego w Poznaniu. Rozbudowa terminala w Poznaniu Franowie obejmie przede wszystkim budowę nowego placu manewrowo-składowego o powierzchni 8,4 tys. m<sup>2</sup>. Dzięki temu obszar składowania zwiększy się z obecnych 1280 TEU do 1760 TEU. Dla poprawienia funkcjonalności terminala zostanie dodatkowo przeprowadzona modernizacja i przebudowa układu dróg dojazdowych. Roboty budowlane zostały zakończone w listopadzie 2015 r. Nowy plac i droga funkcjonują od grudnia 2015r.

Tym samym Poznański Terminal PKP Cargo jest ważnym punktem na kolejowej mapie Polski – przez stację Poznań Franowo przejeżdżają wszystkie pociągi przewożące towary z Europy Zachodniej do centralnej części kraju oraz dalej na wschód. Ze względu na dogodne położenie terminala, jego wykorzystanie skraca czas przeladunku o kilka godzin w stosunku do konkurencyjnych terminali działających w pobliżu Poznania.

Poznański terminal jest obsługiwany przez Cargosped, spółkę z Grupy PKP Cargo wyspecjalizowaną w transporcie intermodalnym.

### Centrum Logistyczne Volkswagen Group Polska



<http://auto.dziennik.pl/aktualnosc/zdjecia/galeria/496956,2,nowa-inwestycja-volkswagena-w-polsce.html>

W 2015 roku oddano do użytku nowe Centrum Logistyczne VW Group Polska o powierzchni 30 000 m<sup>2</sup> wybudowane w ramach SEGRO Logistics Park Poznań na terenie gminy Komorniki. Kompleks zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 łączącej Poznań ze Świeciem, co pozwoli również w znaczący sposób obniżyć natężenie ruchu ciężarówek w centrum Poznania. W przyszłości VW Group Polska planuje rozbudowę nowego centrum logistycznego. Pod względem powierzchni jest to druga inwestycja magazynowa w Wielkopolsce i siódma w Polsce. Nowością jest wprowadzenie w Centrum tzw. usługi SDD (Same Day Delivery) polegającej na realizacji zamówienia dealera w dniu, w którym ją zleca.

Na 30 tys. m<sup>2</sup> magazynowane są części i akcesoria sześciu marek: Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Volkswagen Samochody Użytkowe oraz Porsche. Obecnie w centrum magazynowanych jest ok. 65 tys. różnych części i akcesoriów. Części z centrum będą trafiały do odbiorców w całej Polsce, a także na rynek białoruski.

W magazynie znajduje się prawie 100 tys. miejsc składowania. W obiekcie zastosowano szereg rozwiązań umożliwiających pracownikom szybki dostęp do żądanych towarów.

Uruchomienie centrum umożliwiło wprowadzenie usługi szybkich dostaw dziennych - dostarczenia zamówionych części tego samego dnia. Korzystanie z tej usługi pozwoli partnerom serwisowym szybko reagować na potrzeby klientów. Volkswagen Group Polska ma być pierwszą firmą w Polsce, oferującą tę usługę dla tak szerokiego grona odbiorców.

Volkswagen Group Polska jest importerem sześciu marek: Volkswagen, Audi, SKODA, SEAT, Volkswagen Samochody Użytkowe oraz Porsche. Firma działa w obszarze dystrybucji nowych samochodów, oryginalnych części i akcesoriów oraz zapewnienia spełnienia wymogów prawnych dla dopuszczenia Koncern Volkswagena dysponować będzie także fabryką, budowaną na terenie Wałbrzyskiej Strefy Ekonomicznej w Białężycach k. Wrześni. Nowa fabryka we Wrześni położona jest 50 kilometrów na wschód od Poznania i będzie pod każdym względem korzystała z bliskiej lokalizacji Volkswagen Poznań w Antoninku – i to zarówno w zakresie produkcji, logistyki, dostawców, a przede wszystkim zaś doświadczenia pracowników. Przy pełnym wykorzystaniu możliwości produkcyjnych pracować tu będzie 3000 osób. Dodatkowo w otoczeniu Zakładu zostaną zlokalizowani polscy i zagraniczni dostawcy, co spowoduje dalsze zwiększenie zatrudnienia w regionie. Możliwości produkcyjne nowej fabryki wynoszą 100 000 samochodów rocznie. Na terenie fabryki powstanie nowoczesna lakiernia, hala budowy

karoserii i montażu jak również Park Dostawców z powierzchnią logistyczną. Produkcja rozpocząć ma się w drugiej połowie 2016 r.



### **Centrum Logistyczne Amazon**

W październiku 2014r. w Sadach (gmina Tarnowo Podgórne) k. Poznania otwarte zostało centrum logistyczne amerykańskiej firmy wysyłkowej Amazon o powierzchni 95 tys. m<sup>2</sup>, które będzie dysponować w szczytowym okresie 5,5 tys. miejsc pracy. Inwestycja jest jedną z pierwszych tego typu w Europie Środkowo-Wschodniej. Dotąd firma miała swoje magazyny m.in. w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Francji i Hiszpanii. Centrum to należy do najnowocześniejszymi obiektami koncernu Amazon spośród wszystkich 30 centrów rozrzuconych po całym świecie. Kosztował budowy wyniósł 100 mln euro. Powierzchnia hali przekracza 100 000 m<sup>2</sup>, z czego ponad 91 000 przypada na część magazynową, a prawie 9 000 m<sup>2</sup> na biura i część socjalną. Inwestycję cechuje strategiczna lokalizacja i dobry dostęp do infrastruktury transportowej, w tym do europejskiej sieci nowoczesnych dróg – zaledwie 2,5 km drogi ekspresowej S11 i 16 km od autostrady A2 oraz Portu Lotniczego Poznań – Ławica. Deweloperem obiektu jest Panattoni Europe.

### **Centrum Magazynowo-Biurowe sieci Intermarché i Bricomarché**

Grupa Muszkieterów zrzeszająca właścicieli supermarketów spożywczych Intermarché oraz typu „dom i ogród” Bricomarché, otworzyła 10 czerwca 2014r. w Swadzimiu (gmina Tarnowo Podgórne) nowe centrum logistyczne w Swadzimiu przystosowywane m.in. do składowania oraz dystrybucji produktów spożywczych w temperaturach kontrolowanych (produktów świeżych, warzyw, owoców, mrożonek) oraz zarządzania towarami sezonowymi czy wielkogabarytowymi. Kompleks dysponuje powierzchnią wynoszącą łącznie ponad 80 tys. m<sup>2</sup>, z czego ponad 75 tys. m<sup>2</sup>, to powierzchnie magazynowe, odpowiadające 66 tys. miejsc paletowych. Docelowo nowa siedziba Grupy Muszkieterów w Polsce zapewni miejsca pracy dla blisko 1000 osób. W magazynach zostały zastosowane proekologiczne rozwiązania, takie jak ogrzewanie gazowe, informatycznie sterowany system zużycia dwutlenku węgla do dystrybucji mrożonek w kontenerach mroźniczych, oświetlenie LED, nowoczesny system ładowania baterii wózków widłowych czy system segregacji odpadów.

### **Małopolska**

Na terenie Województwa Małopolskiego centra logistyczne i powierzchnie magazynowe zlokalizowane są w Krakowie bądź jego bezpośrednim sąsiedztwie. Takie usytuowanie zapewnia łatwy dostęp do dróg szybkiego ruchu i Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków - Balice.

### **Centra Logistyczne Kraków I i II**

Centra Logistyczne Kraków zlokalizowane są w przemysłowej dzielnicy Krakowa – Rybitw;. Centrum Logistyczne Kraków I w odległości około 3 km od obwodnicy Krakowa i autostrady A4 a Centrum Logistyczne Kraków II w odległości ok 1,5 km od wschodniej obwodnicy Krakowa. W obrębie Centrów znajdują się place manewrowe, duże parkingi dla TIR-ów i samochodów osobowych. Centra oferują ok 19 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i 2 000 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej.. Docelowo powstanie jeszcze Centrum Logistyczne Kraków III. Działka, na której powstanie obiekt znajduje się w pobliżu węzła autostrady A4 w Szarowie, około 10 minut jazdy samochodem od Krakowa.

### **Witek Airport Logistic Centre**

Obiekt zlokalizowany jest w odległości 2 km od Krakowa, w bezpośrednim sąsiedztwie Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków – Balice oraz autostrady A4. Lokalizacja ta, umożliwi również łatwy dojazd do Międzynarodowego Portu Lotniczego Pyrzowice. Hala ma 204 m długości i 55 m szerokości. Budynek został podzielony na 6 segmentów o łącznej powierzchni ok. 12,5 tys. m<sup>2</sup> wyposażonych w pomieszczenia socjalne oraz umożliwiającą organizację powierzchni biurowych.

### **Goodman Kraków Airport Logistics Centre**

Goodman Kraków Airport Logistics Centre oferuje 80 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej (wybudowane i wynajęte) oraz 70 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej klasy A do natychmiastowego wybudowania. Zlokalizowany jest w odległości 300 m od obwodnicy Krakowa, 1 km od granicy miasta, 4 km od

Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków Balice i 1 km od autostrady A4. W ofercie znajdują się powierzchnie magazynowe z przeznaczeniem na magazynowanie oraz lekką produkcję. Istnieje możliwość dopasowania pomieszczeń biurowych oraz socjalnych do indywidualnych potrzeb klientów.

#### **MARR Business Park**

MARR Business Park zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części Krakowa przy ul. Nad Drwiną w odległości 200 m od wschodniej obwodnicy miasta, w pobliżu węzła Christo Botewa na drodze S7. Oferuje powierzchnie magazynowo-produkcyjne wraz z zapleczem biurowo-socjalnym. Kompleks czterech budynków o łącznej powierzchni użytkowej obejmuje ok. 14,6 tys. m<sup>2</sup> - cztery hale produkcyjno-usługowe oraz cztery budynki biurowo-socjalne. Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie funkcjonującego obszaru działalności produkcyjnej o powierzchni 22,5 ha, będącego własnością MARR S.A., działalność prowadzi tam 30 firm, które zatrudniają ok. 400 osób. Na terenie MARR Business Park znajduje się plac manewrowy a także miejsca postojowe dla samochodów ciężarowych i osobowych.

#### **Krakowskie Centrum Logistyczne MG Logistic**

Krakowskie Centrum Logistyczne MG Logistic jest nowoczesnym parkiem dystrybucyjnym zlokalizowanym 10 km od centrum Krakowa, dzięki czemu pozwala na elastyczną i sprawną dystrybucję na teren całego miasta. Budynek o powierzchni przekraczającej 30 tys. m<sup>2</sup> podzielony będzie na sektory przeznaczone pod wynajem. Poszczególne sektory będą miały przeznaczenie magazynowe z funkcją biurową

przewidzianą na specjalnie zaprojektowanych w tym celu antresolach. Centrum Logistyczne zlokalizowane jest w odległości 2 km od węzła autostradowego, 3 km od wschodniej obwodnicy Krakowa oraz ok 25 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków – Balice.

#### **Panattoni Park Kraków**

Panattoni Park Kraków zlokalizowany jest w podkrakowskiej Skawinie. Inwestycja o powierzchni 17 tys. m<sup>2</sup> została oddana do użytku w 2008 roku. Park znajduje się w pobliżu skrzyżowania autostrady A4 z drogą krajową nr 44.

#### **Panattoni Park Kraków II**

Panattoni Park Kraków II zlokalizowany jest w Skawinie przy drodze krajowej DK44, w odległości 10 km od stolicy województwa małopolskiego. Lokalizacja przy autostradzie A4 umożliwia sprawne połączenia z resztą kraju. Obiekt jest nowoczesnym parkiem magazynowym o najwyższej jakości. Jego powierzchnia wynosi 15 400 m<sup>2</sup>. Został przystosowany do potrzeb klientów z różnych branż m.in. wydawniczej, logistycznej i spożywczej. Park wyposażony jest w 18 doków rozładunkowych, obszerne place manewrowe i liczne miejsca parkingowe.

#### **Terminal - Centrum Logistyczne Solution 7r**

Centrum Logistyczne 7R Logistic Kraków-Kokotów zostało oficjalnie otwarte 10 grudnia 2015r. Nowoczesny obiekt magazynowy o łącznej powierzchni 13 250 m<sup>2</sup>. to pierwszy budynek, który powstał na terenie Wielickiej Stefy Aktywności Gospodarczej. Działka, na której powstał nasz magazyn posiada bardzo dogodną pod kątem logistyki

lokalizację: w sąsiedztwie autostrady A4 oraz wschodniej części obwodnicy Krakowa. Mając na uwadze duży potencjał tego miejsca, w perspektywie następnych lat planujemy nasz rozwój na tym terenie – mówi Tomasz Lubowiecki, Prezes 7R Logistic S.A.

#### **Centrum Logistyczne Olkusz**

Centrum logistyczne Olkusz znajduje się bezpośrednio przy drodze krajowej DK94 w odległości 34 km od Krakowa i 43 km od Katowic, w bliskości tras S1 oraz autostrady A4. Jego powierzchnia wynosi 41 000 m<sup>2</sup>. Obiekt jest chroniony oraz wyposażony w nowoczesne zabezpieczenia przeciwpożarowe.

#### **Centrum dystrybucji Chrzanów – południe**

Centrum dystrybucyjne Chrzanów zlokalizowane jest w południowo zachodniej części Chrzanowa, w odległości 6 km od autostrady A4, w pobliżu drogi nr 933 oraz drogi krajowej DK79. Powierzchnia centrum wynosi 8 200 m<sup>2</sup>. Na jego terenie zlokalizowane są magazyny wraz z zapleczem biurowym i socjalnym, obszerny plac manewrowy, a także duży parking.

#### **Terminal - Centrum Logistyczne Kraków – Kokotów**

Centrum Logistyczne 7R Logistic Kraków-Kokotów zostało oficjalnie otwarte 10 grudnia 2015r. Nowoczesny obiekt magazynowy o łącznej powierzchni 13 250 m<sup>2</sup> to pierwszy budynek, który powstał na terenie Wielickiej Stefy Aktywności Gospodarczej. Działka, na której powstał nasz magazyn posiada bardzo dogodną pod kątem logistyki lokalizację: w sąsiedztwie autostrady A4 oraz wschodniej części obwodnicy Krakowa. Mając na uwadze duży potencjał tego miejsca, w perspektywie

następnych lat planujemy nasz rozwój na tym terenie – mówi Tomasz Lubowiecki, Prezes 7R Logistic S.A.

#### **Terminal - Centrum Logistyczne Spedimex**

Od września 2015r. uruchomiony został nowy oddział Spedimex, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie Krakowa. Nowa powierzchnia to ponad 1 650 m<sup>2</sup> magazynu, wraz z biurem oraz zapleczem socjalnym. Obiekt położony jest w okolicy krakowskich Balic. Krakowski obiekt uzupełni sieć transportową Spedimex. Jego zadaniem będzie dystrybucja przesyłek w rejonie Polski południowej. Poza wsparciem realizowanych dostaw, będzie pełnił również funkcję magazynu logistycznego. Oddział posiada 4 bramy przeladunkowe, w tym jedną z poziomu „0”. Zatrudnia obecnie 11 pracowników. Obiekt cechuje dogodne położenie komunikacyjne – w odległości niespełna 4 km od autostrady A4 oraz zaledwie 10 km od centrum Krakowa, co gwarantuje doskonałe warunki dla dostaw przesyłek do odbiorców w regionie.

#### **Magazyn Buma**

Magazyn Buma zlokalizowany jest w przemysłowej dzielnicy Krakowa – Rybitwy. Posiada dostęp do dwupasmowej drogi łączącej autostradę A4 ze wschodnią częścią Krakowa. Magazyn zlokalizowany jest w odległości ok 6 km od autostrady. Powierzchnia magazynowa obiektu wynosi ok 2 685 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum Magazynowe Łęgprzem**

Centrum Magazynowe Łęgprzem obejmuje nowoczesną halę magazynową wysokiego składowania oraz budynek biurowo-socjalny wraz z infrastrukturą zewnętrzną. Zlokalizowane jest

w przemysłowym regionie Krakowa przy ul. Ciepłowniczej. W odległości 6 km przebiega obwodnica miejska będąca fragmentem autostrady A4. Docelowa powierzchnia parku wynosi 5 710 m<sup>2</sup>.

#### **Magazyn Logikor Kraków**

Magazyn Logikor Kraków położony jest wzdłuż drogi krajowej nr 44, w niedalekiej odległości od węzła autostradowego Kraków Sidzina. Oferuje ponad 20,3 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Park przystosowany jest do potrzeb klientów różnych branż m.in. wydawniczej, logistycznej i spożywczej.

### **Zachodniopomorskie**

#### **Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne**

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne - powstało na terenie o powierzchni 20 ha, w głównym ciągu komunikacyjnym rejonu przetadunków drobnicy konwencjonalnej. Oferta inwestycyjna jest skierowana do operatorów logistycznych, którzy na wydzierżawionych i w pełni uzbrojonych terenach wybudują magazyny niskiego i wysokiego składowania, chłodnie, punkty obsługi taboru, zaplecze usługowe dla klientów itp. W obrębie Centrum powstał parking dla 40 samochodów ciężarowych oraz doprowadzone zostały drogi dojazdowe i tory kolejowe. Zarówno centrum logistyczne jak i wybudowany bezpośrednio przy nim terminal kontenerowy mają dogodne położenie od strony lądu – połączenie z ulicą Gdańską poprzez most przez Parnicę z ciągiem komunikacyjnym w kierunku na Dolny Śląsk, Poznań i Warszawę. Odległość do prowadzącej do Niemiec autostrady A6 i międzynarodowej drogi E65 to tylko 8 km.

#### **North-West Logistic Park**

North-West Logistic Park - to pierwszy w Szczecinie park logistyczny klasy A, zlokalizowany w południowo-wschodniej części miasta oraz oddalone od jego centrum o ok. 15 minut. Magazyn North-West Logistic Park dzieli ok. 30 min od lotniska w Goleniowie. Jest ono bardzo dobrze skomunikowane z autostradą A6 prowadzącą do Berlina (ok. 150 km) oraz trasą szybkiego ruchu S3 łączącą Skandynawię i południe Europy – Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy. Na 14 ha działce powstały cztery hale łącznej powierzchni 64 000 m<sup>2</sup> przeznaczone pod logistykę, magazynowanie i produkcję, wszystkie wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne zapewniające możliwość wysokiego składowania i wygodnego prowadzenia wszelkich operacji logistycznych oraz produkcyjnych.

#### **Prologis Park Szczecin**

Prologis Park Szczecin - magazyn w okolicach Szczecina, należący do dewelopera Prologis zlokalizowany jest w województwie zachodniopomorskim przy drodze ekspresowej S3, niecałe 70 km na południe od portu w Świnoujściu, 40 km na wschód od niemieckiej granicy, 35 km na północny wschód od centrum Szczecina i 7 km na południowy zachód od lotniska w Goleniowie. Magazyn do wynajęcia w Goleniowie wyposażony jest w plac manewrowy oraz dogodne miejsca parkingowe. Inwestycja jest przeznaczona pod składowanie i lekką produkcję. Magazyny o całkowitej powierzchni wynoszącej 41 400 m<sup>2</sup>, są jednymi z najnowocześniejszych obiektów tego typu w regionie. Magazyn posiada 10 m wysokości oraz 150 m głębokości, dzięki

czemu zapewniona jest duża powierzchnia do składowania.

### **Hala Magazynowa Stobno**

Hala Magazynowa Stobno - to nowoczesny obiekt magazynowy położony w Stobnie k. Szczecina. Nieruchomość położona jest w pobliżu tras wylotowych do Gdańska, Poznania i Bydgoszczy, oraz blisko dojazdu do nowej drogi S3 i autostrady A6. Dużym atutem tego miejsca jest również bliskość przejścia granicznego Szczecin - Kołbaskowo.

## **Lubuskie**

### **Magazyn Skwierzyna**

Magazyn Skwierzyna - położony w miejscowości Skwierzyna w zachodniej części Polski w województwie Lubuskim, bezpośrednio przy trasie krajowej S3 oraz przy nowo budowanej drodze ekspresowej S3 łączącej w bliskiej przyszłości Sztokholm z Pragą.

## **Dolnośląskie**

### **Euro Park Logistics Kobierzyce**

Euro Park Logistics Kobierzyce - położony jest na terenie Tarnobrzесьkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Wrocław - Kobierzyce), w odległości ok. 15 km od centrum Wrocławia. Park posiada bezpośrednie połączenia z autostradą A4 (węzeł w Pietrzykowicach – 1,5 km), obwodnicą autostradową Wrocławia (3 km) oraz drogą krajową nr 35 Wrocław – Wałbrzych (300 m).

## **Eurologis**

Eurologis - centrum logistyczne mieszczące się w północnej części Wrocławia, ok. 16 km od centrum miasta. Opisywana powierzchnia magazynowa do wynajęcia znajduje się niecałe 10 km od trasy S8 (Wrocław-Warszawa). W odległości 1,5 km od kompleksu przebiega tzw. łącznik Długołęka, który stanowi połączenie Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (A8) z drogą krajową 8. Północna część działki graniczy z działającą bocznica kolejową, która może stanowić dla przedsiębiorców – alternatywny środek transportu towarów. Magazyn gwarantuje najemcom możliwość indywidualnej adaptacji powierzchni magazynowych i biurowych.

### **Panattoni Park Wrocław I**

Panattoni Park Wrocław I - to park magazynowy składający się z trzech magazynów, do wynajęcia zlokalizowany w Bielanych Wrocławskich w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej numer 35, w pobliżu węzła „Bielany Wrocławskie” w ramach autostrady A4 oraz A8. Niektóre powierzchnie magazynowe zostały przygotowane jako mniejsze magazyny dedykowane małym i średnim firmom. Część tego parku magazynowego objęta jest Specjalną Strefą Ekonomiczną.

### **Panattoni Park Wrocław II**

Panattoni Park Wrocław II - jest nowoczesnym parkiem dystrybucyjnym, oferującym 60 600 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowo-biurowej. Wrocław to jeden z najprężniej rozwijających się rynków magazynowych w Polsce z podażą powyżej 500 tysięcy m<sup>2</sup> budynków magazynowych. Panattoni Park Wrocław II zapewnia sprawną logistykę podmiotów tam funkcjonujących,

ich dostawców oraz firm, które chcą utworzyć swoje zaplecze logistyczne. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa tego regionu jest powiązana z obecnością innych obiektów magazynowych w okolicy, jak na przykład sąsiedniego parku technologicznego LG. Panattoni Park Wrocław II składa się z dwóch budynków - 41 200 m<sup>2</sup> oraz 20 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Panattoni Park Wrocław II zapewnia sprawną logistykę podmiotów tam funkcjonujących, ich dostawców oraz firm, które chcą utworzyć swoje zaplecze logistyczne. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa tego regionu jest powiązana z obecnością innych obiektów magazynowych w okolicy, jak na przykład sąsiedniego parku technologicznego LG. Panattoni Park Wrocław II składa się z dwóch budynków - 41 200 m<sup>2</sup> oraz 20 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej.

#### **Panattoni Park Wrocław III**

Panattoni Park Wrocław III - to magazyny do wynajęcia, zlokalizowane w Bielanach Wrocławskich. W niewielkiej odległości od parku znajduje się węzeł „Wrocław Kobierzyce”. Bliskość odcinka autostrady A4 i A8 sprawia, że magazyn w okolicach Wrocławia posiada bardzo dogodny dojazd do centrum metropolii, w tym do lotniska im. Mikołaja Kopernika.

#### **Panattoni Park Wrocław IV**

Panattoni Park Wrocław IV to projekt trzech budynków magazynowych zlokalizowanych w Nowej Wsi Wrocławskiej w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A4. Inwestycja położona jest w strategicznej lokalizacji, która od dawna przyciąga wielu polskich i zagranicznych inwestorów. Całkowita powierzchnia planowana 81 600 m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Wrocław V**

Panattoni Park Wrocław V to inwestycja położona na szlaku komunikacyjnym Praga-Wrocław-Warszawa, wzdłuż którego ulokowało swoje siedziby wiele renomowanych polskich i zagranicznych firm. Całkowita powierzchnia planowana 50 596 m<sup>2</sup>. Jedną z najważniejszych zalet parku jest znakomite położenie bezpośrednio przy łączniku pomiędzy DK98 a Autostradą Obwodnicą Wrocławia w ciągu drogi S8. Dzięki strategicznemu położeniu, park zapewnia doskonałą komunikację z głównymi miastami Polski, jak również Czechami, Niemcami i Słowacją.

#### **Prologis Park Wrocław**

Prologis Park Wrocław to park, w którym zastosowano nowatorskie rozwiązania techniczne, mające na celu wygodę użytkowania, oszczędność energii i ochronę środowiska. Budynki spełniają oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów, odpowiadają między innymi potrzebom składowania towarów w chłodniach w ramach logistyki żywności. Położone w pobliżu lotniska centrum, usytuowane jest na skrzyżowaniu strategicznych, międzynarodowych i lotniczych szlaków drogowych. Całkowita powierzchnia parku: 170 268 m<sup>2</sup>.

#### **Prologis Park Wrocław III**

Prologis Park Wrocław III - jedno z najnowocześniejszych centrów dystrybucyjnych Wrocławia. Zarówno lokalizacja (jedyne obiekty tego rodzaju położony w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska), jak i technologia wykonania wpływają na wyjątkową atrakcyjność całego parku dla potencjalnych najemców. Odpowiednio duża przestrzeń wokół budynków, całodobowa ochrona, rozwiązania



zastosowane wewnątrz obiektów decydują o wyjątkowym bezpieczeństwie i wygodzie korzystania z centrum. Całkowita powierzchnia parku: 125 550 m<sup>2</sup>.

#### **Prologis Park Wrocław IV**

Prologis Park Wrocław IV – jest to park zaprojektowany tak, że jego poszczególne budynki mogą być w całości wynajmowane przez duże firmy. Korzystanie z magazynów jest bezkolizyjne, każda firma ma zapewniony wygodny plac manewrowy. Obiekty doskonale spełniają wymagania logistyki, składowania, produkcji lekkiej i trzymania żywności w chłodniach. O ich wyjątkowej atrakcyjności dla najemców decyduje także lokalizacja przy międzynarodowym szlaku komunikacyjnym (autostrada A4 Berlin - Wrocław - Kraków - Ukraina). Całkowita powierzchnia parku: 49 050 m<sup>2</sup>.

#### **Prologis Park Wrocław V**

Prologis Park Wrocław V - największe i najnowocześniejsze centrum dystrybucyjne w okolicy Wrocławia spełnia wszystkie wymagania ochrony środowiska, bezpiecznego i wygodnego składowania towarów, także żywnościowych. Zastosowano nowoczesne rozwiązania umożliwiające oszczędzanie ciepła i energii zarówno w magazynach, jak i w biurach. Znakomita lokalizacja także decyduje o wyjątkowej atrakcyjności (autostrada A4 Berlin - Wrocław - Kraków - Ukraina). Całkowita powierzchnia parku: 90 133 m<sup>2</sup>.

#### **Skalski-Logistic Park**

Skalski-Logistic Park - to park magazynowy położony w sąsiedztwie zjazdu „Wrocław Wschód” przy autostradzie A4. Centrum logistyczne charakteryzuje się dużą dostępnością nowoczesnej powierzchni

magazynowej i bardzo dużym terenem na zewnątrz, przeznaczonym zarówno pod parkingi, jak również i pod składowanie. Hala wybudowana w technologii Astron umożliwia prowadzenie nowoczesnych operacji magazynowych i wysokie składowanie towarów. Park obejmuje teren niemal 50 ha i przeznaczony jest głównie do prowadzenia działalności magazynowej oraz handlowo-usługowej. Na terenie parku logistycznego znajdują się również place, które mogą zostać wykorzystane do składowania towarów lub wykorzystane jako parkingi. Centrum logistyczne ma docelowo składać się z trzech obiektów, dlatego planuje się budowę dwóch nowych magazynów. Istniejący Budynek 2 posiada powierzchnię 33 600 m<sup>2</sup>.

#### **Tiner Logistics Center**

Tiner Logistics Center - to jeden z pierwszych, tak dużych magazynów w województwie dolnośląskim. Deweloper dysponuje wystarczającą ilością gruntów inwestycyjnych potrzebnych do wybudowania trzech kolejnych magazynów. Centrum logistyczne TINER, charakteryzuje się bardzo dużymi placami manewrowymi oraz głębokością magazynu 100 m umożliwiającą składowanie wolno rotujących towarów. Magazyny znajdują się w bliskim sąsiedztwie Autostrady A4, która łączy Wrocław z Katowicami, a dalej z Krakowem. Położenie w dogodnej lokalizacji umożliwia najemcom szybki transport towarów do innych miast w Polsce. Dodatkowym atutem centrum logistycznego we Wrocławiu jest łatwy dostęp do prężnie rozwijającego się Portu Lotniczego we Wrocławiu, co sprzyjać może utrzymywaniu relacji biznesowych z partnerami z całego świata.

### **Wrocław Airport Logistics Centre**

Centrum dystrybucyjne, magazyn oraz hala produkcyjna położone w pobliżu Międzynarodowego Lotniska we Wrocławiu. Kompleks usytuowany w Nowej Wsi Wrocławskiej, w pobliżu wjazdu na autostradę A4, kierunek na południowy zachód od Wrocławia.

### **Parkridge Business Center**

Parkridge Business Center Wrocław to długo oczekiwana inwestycja dewelopera Parkridge, zlokalizowana przy ulicy Bierutowskiej w północno-wschodniej części Wrocławia (Psie Pole). Obiekt będzie składać się z kilku budynków magazynowych (dostępne zarówno bramy wjazdowe z poziomu ziemi, jak również doki załadunkowe). Bliskość budowanej Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (AOW), jak również istniejącej drogi krajowej numer 8 (wyjazd na Warszawę) i planowanej A8.

### **SEGRO Industrial Park Wrocław**

SEGRO Industrial Park Wrocław - to magazyny i powierzchnie produkcyjne do wynajęcia, które powstaną na życzenie najemców w ciągu 6 miesięcy od daty podpisania umowy najmu. Specyfikacja planowanych nieruchomości to magazyny klasy A, jednak istnieje możliwość wynajmu powierzchni produkcyjnej, przystosowanej do wymagań najemcy. Park jest zlokalizowany we Wrocławiu, w północno-wschodniej części miasta, bezpośrednio przy drodze krajowej numer 98. Docelowo park dostarczy na rynek 40 000 m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Dostępne moduły zaczynają się od 2000 m<sup>2</sup>.

### **Tengalman Kąty Wrocławskie**

Tengalman Kąty Wrocławskie - położony w Kątach Wrocławskich przy ul. Popiełuszki 44. Całość centrum dystrybucyjnego ma powierzchnię ponad 18 000 m<sup>2</sup>.

### **Gefco Polska Sp. z o. o., Kąty Wrocławskie**

Gefco Polska Sp. z o. o., Kąty Wrocławskie - centrum logistyczne o powierzchni 10 tys. m<sup>2</sup> znajdujące się przy autostradzie A4 w odległości 20 km od Wrocławia.

### **Distribution Park Wrocław**

Distribution Park Wrocław - to nowoczesny park magazynowy, zrealizowany w systemie „built-to-suit” (BTS). Magazyny zlokalizowane są w północnej części Wrocławia. W bliskim sąsiedztwie znajduje się Droga Krajowa nr 5, która biegnie w kierunku Poznania. Zaledwie 2 km od parku magazynowego zlokalizowana jest trasa A8/S8, a 20 km na południe znajduje się autostrada A4 (Berlin-Wrocław- Kraków). Park został rozbudowany i oddany do użytku w 2009 roku. Składa się z dwóch magazynów, o powierzchni, każdego z nich, równej 24 192 m<sup>2</sup>. Hale posiadają wysokość nett 10 m oraz głębokość - 72 m. Budynki zostały przystosowane do prowadzenia lekkiej produkcji.

### **Wrocław Bielany Business Park**

Wrocław Bielany Business Park - to centrum logistyczne znajdujące się w podwrocławskiej miejscowości Biskupice Podgórne. Wielkim atutem wynikającym z położenia magazynów koło Wrocławia, jest obecność w Tarnobrzskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Prowadzenie działalności gospodarczej w takiej strefie pozwala najemcom uzyskać pomoc publiczną i różne dotacje z przeznaczeniem na rozwój przedsiębiorstwa. Park to ponad 26 000 m<sup>2</sup>

nowoczesnej powierzchni magazynowej. W każdym z dwóch magazynów, wchodzących w skład parku, znajdują się również powierzchnie biurowe. Budynek przeznaczony do wynajęcia wyposażony jest w monitoring zapewniający ochronę przez 24 godziny na dobę.

#### **Wrocław Business Park**

Wrocław Business Park - to inwestycja z małymi modułami magazynowymi do wynajęcia, zlokalizowana przy ulicy Bierutowskiej w północno-wschodniej części Wrocławia (Psie Pole). Obiekt składa się z 2 budynków magazynowych (dostępne zarówno bramy wjazdowe z poziomu ziemi, jak również doki załadunkowe). Park zlokalizowany jest w pobliżu drogi krajowej numer 8 (wyjazd na Warszawę) i trasy S8. Park magazynowy oferuje również powierzchnie produkcyjne.

#### **Goodman Wrocław East Logistics Centre**

Goodman Wrocław East Logistics Centre to park magazynowy zrealizowany przez jednego z największych na świecie deweloperów magazynowych - firmę Goodman. Jest to jeden z niewielu parków logistycznych w północno-wschodniej części Wrocławia, co zapewnia wygodny wyjazd w kierunku Warszawy (sąsiedztwo drogi krajowej numer 98), a dzięki Autostradowej Obwodnicy Wrocławia także łatwy dostęp do innych rejonów miasta i autostrady A4. Park to dwa przestronne budynki o łącznej powierzchni wynoszącej 53 000 m<sup>2</sup>, położone na 10-hektarowej powierzchni.

#### **Goodman Wrocław South Logistics Centre**

Goodman Wrocław South Logistics Centre oferuje budowę powierzchni magazynowych na obszarze 18,5 ha we Wrocławiu - Bielanych Wrocławskich, w miejscu, gdzie krzyżują się dwie autostrady: A 4 w osi wschód-zachód (Berlin - Kijów) oraz A8 w osi północ-południe (Wrocław-Poznań-Gdańsk i Wrocław-Łódź-Warszawa). Powstaje tu wielofunkcyjne centrum oferujące możliwość budowy powierzchni typu built-to-suit, magazynowej, produkcyjnej, logistycznej oraz usługowej o maksymalnej powierzchni ok. 95 000 m<sup>2</sup>.

### **Opolskie**

#### **Prologis Park Ujazd**

Prologis Park Ujazd – kompleks magazynowy, w skład którego wchodzić będą docelowo cztery budynki o łącznej powierzchni całkowitej około 86 000 m<sup>2</sup>. Wszystkie magazyny zostaną wbudowane w konwencji „crossdock” co oznacza, że doki załadunkowe zostaną umieszczone po obu stronach hali, równoległe do siebie. Wysokość netto budynków będzie wynosiła 10 metrów a dopuszczalne obciążenie posadzki wyniesie 5t/m<sup>2</sup>. Łączna powierzchnia całkowita: 86 985 m<sup>2</sup>.

#### **Opolskie Centrum Logistyczne**

Opolskie Centrum Logistyczne (OCL) jest jedynym w Opolu i w regionie nowoczesnym kompleksem oferującym powierzchnie magazynowe i biurowe do wynajęcia na powierzchni 11,5 ha. Na terenie OCL można wynająć nowoczesne hale magazynowe wraz z zapleczem socjalno-biurowym o wielkości 100 – 3 500 m<sup>2</sup>, powierzchnie biurowe od 50 do 2 700 m<sup>2</sup> oraz place parkingowe z kostki brukowej pod samochody

osobowe oraz dostawcze. OCL dysponuje również powierzchnią utwardzoną pod transport ciężki

#### **FM Logistic Olszowa**

FM Logistic Olszowa - centrum dystrybucyjne w Olszowej, znajdujące się na terenie gminy Ujazd, w odległości 8 km od Strzelec Opolskich. Powierzchnia platformy logistycznej wynosi 50 tys. m<sup>2</sup>.

## 7. Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.

Kluczowym elementem procesu zwiększania efektywności oraz konkurencyjności transportu towarowego w Polsce jest budowa nowych i rozbudowa istniejących terminali lądowych i morskich w naszym kraju. Zgodnie z koncepcją intermodalności są one miejscem styku różnych gałęzi transportu i prowadzona jest w nich praca przeładunkowa oraz składowa jednostek ładunkowych głównie kontenerów oraz naczep samochodowych.

W polskiej strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk obecnie zlokalizowanych jest 19 terminali przeładunkowych sieci bazowej. Wiele z funkcjonujących terminali nie jest w pełni wykorzystanych, czego głównymi przyczynami są nadal niski udział przewozów kontenerowych na polskim rynku oraz kiepska lokalizacja. Przy budowie większości z nich nie brano pod uwagę planu rozwoju infrastruktury drogowej kolejowej w danym regionie.

W celu poprawy warunków dla rozwoju transportu intermodalnego, który odgrywa niewielką rolę w polskich przewozach towarowych ( na poziomie 3 % przewozów) władze publiczne oraz administracja UE udostępniają środki finansowe, które mogą być przeznaczone na inwestycje w terminale i uruchamianie nowych połączeń (m.in. w ramach programu Marco Polo, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko). Dysponowanie tymi środkami przez kapitał prywatny zwiększy efektywność ich wykorzystania i przyciągnie nowoczesne rozwiązania techniczne, przeładunkowo - usługowe oraz podniesie konkurencyjność prywatnych przewoźników.

### **Pomorskie**

Pomorskie terminale przeładunkowe i intermodalne zlokalizowane są na obszarach dwóch dużych portów morskich Gdańska i Gdyni. To one tworzą warunki dla

ich rozwoju, zapewniają im dostępność komunikacyjną oraz regulują sposób ich prawnego funkcjonowania. W oparciu o ustawę o portach i przystaniach morskich zrealizowano proces rozdziału strefy zarządzania (Zarządy Portowe) i eksploatacji (niezależne spółki operatorskie). Rolą tych ostatnich jest świadczenie usług przeładunkowych. Należy też zwrócić uwagę na ważną rolę pomorskich terminali z uwagi na ich nadmorskie usytuowanie. Fracht nie jest najdroższą częścią całości kosztów sprowadzania towarów zza oceanu. Dla gestorów ładunków przewożenie statkiem produktów z Chin do Gdańska jest bardziej opłacalne niż późniejszy transport lądem na odległość 500–600 km (modalshift). Dlatego niezbędne jest wykorzystanie renty niezwykle dogodnego położenia blisko rozwijających się rynków tej części Europy, które mimo dość niestabilnej obecnie sytuacji geopolitycznej dalej dobrze rokują na przyszłość.

### **DeepwaterContainer Terminal**

DCT jest własnością Global Infrastructure Fund II - specjalnego funduszu zarządzanego przez Macquarie Group of Companies z siedzibą główną w Australii. To drugi pod względem ilości przeładunków największy bałtycki terminal kontenerowy, odgrywający rolę hubu oceanicznego i „bałtyckiego gateway”. DCT Gdańsk, przyjmując jedne z największych statków świata dostarczających towary importowane z Dalekiego Wschodu i zabierających polskie towary eksportowe do Chin, Korei czy Wietnamu, stał się istotnym portem na kontenerowej mapie świata. Terminal kontenerowy rozpoczął działalność operacyjną 1 czerwca 2007 r. W październiku 2007 r. zakończona została realizacja

pierwszego etapu budowy terminalu, w wyniku której uzyskał on roczną zdolność przeładunkową 500 tys. TEU. W 2009 r. terminal obsłużył 162 018 TEU. W 2010 roku było to już 451 751 TEU, natomiast w 2011 roku 634 871 TEU. Od czasu rozpoczęcia działalności terminala do roku 2012 terminal kontenerowy przeładował 2 miliony TEU. W roku 2012 przeładowano około 900 000 TEU. W 2013 roku - 1 150 tys. TEU, natomiast w 2014 - 1 188 380 TEU. W roku 2015 było to 1 069 705 TEU. Pomimo tego, iż w ostatnim roku odnotowano niewielkie zmniejszenie przeładunków generalnie rekordowe wyniki na stałe wpisały DCT na mapę najważniejszych terminali kontenerowych na świecie i zapewniły pozycję drugiego po Petersburgu największego terminalu kontenerowego na Bałtyku - pod względem przeładunków.

Roczna przepustowość terminalu to 1 500 000 TEU. Powierzchnia terminalu to 61 ha. Powierzchnia składowa: 29 000 TEU. Długość eksploatacyjna nabrzeża 650 m o maksymalnym zanurzeniu 16,5 metrów. Magazyn posiada ruchome rampy przeładunkowe 7 200 m<sup>2</sup> i bocznice kolejową o czterech torach o łącznej długości 2,5 km. Terminal wyposażony jest w suwnice nabrzeżowe post-Panamax, samojezdne suwnice placowe oraz Reach-stackery. Terminal obsługuje polski import, eksport, tranzyt oraz tranzyt morski. Dzięki dobremu dostępowi ze strony morza zapewnionemu przez kanał podejściowy o głębokości 17 m oraz do 16,5 m (wzdłuż nabrzeża), braku zalodzenia oraz doskonałym możliwościom operacyjnym, DCT jest naturalną bramą dla obrotu skonteneryzowanego w Europie Środkowo-Wschodniej.

W 2015 roku rozpoczęto budowę nowego terminala aby osiągnąć w sumie 3 mln TEU (w stosunku do 1,5 mln TEU obecnie) zdolności przeładunkowej całego terminala kontenerowego. Wraz z drugim głębokowodnym nabrzeżem (T2) DCT będzie zdolne do jednoczesnej obsługi kilku statków, w tym największych statków kontenerowych świata. Na tę inwestycję DCT zabezpieczyło środki w wysokości 290 milionów euro. W styczniu 2015 roku inwestor przekazał plac budowy belgijskiej spółce N.V. BESIX – generalnemu wykonawcy i projektantowi nowego terminalu. Prace budowlane, w tym przygotowanie terenu, zajmą 19 miesięcy. W maju 2016 roku przyplłynęły do DCT dwie pierwsze suwnice. W sumie ma być ich 5 i będą przywożone do sierpnia 2016 roku. Terminal zostanie oddany do użytku do końca 2016 roku. Nowe nabrzeże będzie wyposażone w 5 suwnic STS oraz dodatkowy sprzęt przeładunkowy zdolny do obsługi statków o pojemności przekraczającej 18000 TEU.

DCT jest jednym z portów na tzw. Linii AE 10 łączącej porty Dalekiego Wschodu z Europą. Połączenie to prowadzi duński armator Maersk Line, jeden z największych operatorów kontenerowych należący do koncernu A.P. Moller-Maersk. Stąd od stycznia 2010 roku terminal obsługuje linię Szanghaj - Gdańsk. Od wiosny 2011 roku do gdańskiego portu raz w tygodniu wpływają ogromne kontenerowce. Największym jest Eleonora Maersk, o pojemności 15,5 tys. TEU. W 2015 roku wraz z wejściem m/v Majestic Maersk, terminal oficjalnie rozpoczął współpracę z aliansem 2M, w którego skład wchodzi dwie największe linie kontenerowe świata: Maersk Line (ML) i Mediterranean Shipping Company (MSC). Pierwsze zawinięcie statku, wiozącego na swoim pokładzie

kontenery obu linii, miało miejsce 19 lutego 2015 r. Alians 2M oficjalnie ogłosił siatkę połączeń na początku grudnia 2014 r.

Poza tym DCT podjął współpracę z azjatyckim Aliansem G6, dzięki czemu został on wydłużony o Morze Bałtyckie. Tworzy go sześć znaczących linii kontenerowych na świecie - APL, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines, Hapag-Lloyd AG, Nippon Yusen Kaisha i Orient Overseas Container Line. W Azji G6 zatrzymuje się w Singapurze, Yantian, Qingdao, Szanghaju oraz Hongkongu. Gdańsk będzie trzecim portem europejskim według kolejności zawinięć. Pierwszy statek w ramach serwisu wplłynął do DCT 10 sierpnia 2015 roku.

Poprawia się powiązanie portu gdańskiego (a w tym DCT) z systemem dróg krajowych. Tunel pod i most kolejowy nad Martwą Wisłą, połączenie Portu Trasą Sucharskiego z Obwodnicą Południową Gdańska, autostrada A1, droga ekspresowa S7 i linii kolejowa E65 zmieniły znacząco geografie przewozu ładunków. Dzięki A1 oraz E65 udrożniona została komunikacja ze Słowacją, poprawia się też konkurencyjność z innymi podmiotami na rynku czeskim i austriackim. Natomiast nadal nie ma dobrego połączenia ze wschodem Europy. Wiadomo jest, że obecnie duża część ładunków przechodzących przez trójmiejskie porty wędruje za granicę na Białoruś, Ukrainę i Rosję. Uruchomienie regularnego serwisu z Chinami spowodowało, że towary adresowane do krajów Europy Środkowo-Wschodniej, korzystając z portu w Gdańsku, znajdują się zdecydowanie bliżej miejsca docelowego niż dawniej.

### **BalticContainer Terminal Gdynia**

Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Porcie w Gdyni jest jednym z największych terminali w rejonie Bałtyku i wiodącym terminalem kontenerowym w Polsce. BCT może rocznie obsłużyć 750 000 TEU, a w tym 500 000 TEU koleją. Trwa proces inwestycyjny polegający na zakupie nowych suwnic, co jest częścią realizowanego przez BCT planu, którego celem jest zwiększenie w ciągu najbliższych kilku lat zdolności przeładunkowych terminalu z obecnych 750 tys. TEU do 1,2 mln TEU.

Bałtycki Terminal Kontenerowy jest także jednym z najprężniej działających terminali kontenerowych w grupie ICTSI (Międzynarodowy Operator Terminali Kontenerowych). ICTSI w 2003 roku zakupił 100 procent Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT). Koncesja obejmuje okres 20 lat.

Terminal usytuowany jest przy Nabrzeżu Helskim w zachodniej części gdyńskiego portu, który posiada bezpośrednie połączenie z Estakadą Kwiatkowskiego, a następnie z obwodnicą trójmiejską i autostradą A1. Do najważniejszych elementów warunkujących tak wysoką pozycję terminalu na rynku należą posiadana infrastruktura oraz wykorzystywany sprzęt przeładunkowy. Terminal posiada nabrzeże przeładunkowe o długości 800 m, głębokości 13,27 m (zanurzenie statków do 12,7 m), z pięcioma stanowiskami do obsługi statków kontenerowych w systemie lo-lo (lift on-lift off), w tym jednym umożliwiającym obsługę w systemie ro-ro (roll on-roll off), 1 rampa uchylna sterowana hydraulicznie do obsługi statków z wykładanymi pomostami rurowymi ro-ro. Ponadto na terenie BCT znajduje się terminal kolejowy z trzema torami o długości po 680 m, przystosowany do jednorazowej obsługi 2 składów całopociągowych,

bocznicą kolejową z torami zdawczo-odbiorczymi (6 torów każdy o długości po 1.000 m), przystosowana do formowania pociągów kontenerowych.

Terminal obsługuje bardzo dużą ilość połączeń kolejowych dochodzącą do 33 pociągów tygodniowo. Temu celowi służy oddany do użytku w grudniu 2015 roku przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności nowy intermodalny terminal kolejowy. Zakres zrealizowanych zadań obejmował także zakup przez BCT dwóch nowych suwnic kolejowych dla obsługi pełnych składów pociągów kontenerowych.

Każda z suwnic może pracować z wydajnością przeładunkową powyżej 30 kontenerów na godzinę. Wraz z przebudowanymi torami kolejowymi terminal obecnie jest w stanie obsługiwać 24 pełne składy pociągów kontenerowych na dobę. Dzięki temu BCT może obsłużyć rocznie 500 tys. TEU przewożonych koleją.

Terminal poszczycić się może zbiorczo-rozdzielczym magazynem konteneryzacyjnym o powierzchni krytej 20 000 m<sup>2</sup> (jednorazowa pojemność składowa 15.000 ton drobnicy) z układem torowym o pojemności 30 wagonów, magazynem o powierzchni 1 058 m<sup>2</sup> (pojemność składowa wynosi 4 800 ton), zawierającym 2 komory uniwersalne o powierzchni 529 m<sup>2</sup> każda, składem celnym drobnicy o powierzchni 529 m<sup>2</sup>, a ponadto placem składowym pojazdów (możliwość składowania do 6 500 samochodów), placem o pojemności 18 000 TEU w pierwszej strefie przeładunkowej oraz 400 stanowiskami dla kontenerów chłodniczych.

Głównymi armatorami obsługiwanyymi przez terminal są Mediterranean Shipping Company oraz Ocean Overseas Container Line obsługujący regularne połączenia feederowe z portami zachodniej Europy oraz bezpośrednio do Stanów Zjednoczonych, a także duński armator Unifeeder (bezpośrednie połączenie shortsea pomiędzy portami Gdynia i Sankt Petersburg oraz połączenie przez Litwę do Norwegii). Duże nadzieje terminal wiąże także z pogłębieniem kanału portowego i powiększeniem głównej obrotnicy portowej, co umożliwi przyjmowanie dużych statków, także oceanicznych o pojemności powyżej 10 tys. TEU.

### **Gdynia Container Terminal**

Gdynia Container Terminal jest usytuowany przy Nabrzeżu Bułgarskim w Basenie Kontenerowym Portu Gdynia. Począwszy od 2005 roku Hutchison Port Holdings (właściciel i wiodący na świecie inwestor, deweloper i operator portów) realizuje w Porcie Gdynia szereg inwestycji, które zaowocowały przekształceniem stoczniowej spółki w nowoczesny terminal kontenerowy. GCT w większości obsługuje połączenia feederowe, które łączą Polskę z portami bazowymi zachodniej Europy. Swoje połączenia feederowe i liniowe z Rotterdamem, Antwerpią i Hamburgiem uruchomili tacy armatorzy jak: CMA-CGM, Unifeeder, McAndrews, EuroAfrica oraz Teamlines. Gdynia Container Terminal ma dogodne połączenie z krajową siecią drogową poprzez połączenie Estakady Kwiatkowskiego z Obwodnicą Trójmiasta, i autostradą A-1. Terminal posiada własną bocznicę kolejową oraz dogodne połączenia z krajową siecią kolejową, poprzez stację Gdynia Port. GCT zapewnia możliwość transportu kontenerów do/z terminalu pociągami blokowymi, w tym również kontenerów ciężkich

mających ograniczenia w transporcie drogowym. Elementy infrastruktury hydrotechnicznej terminalu to nabrzeże kontenerowe o długości 366 m z głębokością 10.5 m oraz nowe głębokowodne stanowisko przeładunkowe na Nabrzeżu Bułgarskim (powstałe przez równoległe zainwestowanie przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia i GCT) o długości 357 metrów oraz maksymalnej głębokości 15,5 m, co pozwala GCT obsługiwać statki o ładowności ponad 8.000 TEU. Ponadto GCT dysponuje placami kontenerowymi o powierzchni 6,9ha z możliwością składowania kontenerów chłodniczych (192 gniazda) oraz kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi. Terminal posiada 4 tory kolejowe, kompleks bramowy z 4 ciągami wjazdowymi i 4 wyjazdowymi, magazyn konsolidacyjny. Terminal wyposażony jest w 1 suwnicę nabrzeżową o udźwigu 50 t i wysięgu 41 m oraz 2 o udźwigu 40 t i wysięgu 35 m. Ponadto 7 suwnic placowych o udźwigu 40 t umożliwiających składowanie kontenerów w blokach (5 warstw, 6 rzędów), 3 wozy wysięgnikowe do piętrzenia kontenerów o udźwigu 45 t oraz 14 ciągników i 11 naczip terminalowych.

Gdynia Container Terminal S.A. inwestuje w rozbudowę terminalu. Dobięły już końca prace czerpalne przy Nabrzeżu Bułgarskim, wybudowano nowe place składowe oraz instalacje sanitarno-kanalizacyjna, elektryczna i teletechniczna. Po poszerzeniu przez ZMPG obrotnicy wewnątrz portu, GCT będzie w stanie obsługiwać przy Nabrzeżu Bułgarskim statki kontenerowe o pojemności do 14 000 TEU. Zrealizowano nowe podtorze pod suwnice nabrzeżowe oraz rozbudowę placów składowych i manewrowych wraz z istniejącą na nich



infrastrukturą, w tym rozbudowę terminalu kolejowego. Zakończono również właśnie inwestycję w bocznice kolejową, której długość wynosić będzie 1535 m. W wyniku rozbudowy terminalu kolejowego na GCT możliwe będzie przyjęcie 2 pociągów. Zakończenie III etapu budowy terminalu kontenerowego zwiększyło zdolność przeładunkową GCT do ponad 630 tys. TEU rocznie. Docelowo planowane jest zwiększanie zdolności przeładunkowej GCT do ponad 1 mln TEU rocznie.

#### **Bałtycki Terminal Drobnicowy/Ro-Ro Gdynia**

Część terminalu, dedykowana dla obsługi ładunków w technologii Ro-Ro, zajmuje teren wokół Basenu V Portu Gdynia. Infrastruktura obejmuje trzy nowoczesne rampy, nowe i gruntownie wyremontowane magazyny, wiaty, nowo wybudowane i utwardzone place składowe. Teren terminalu to nabrzeża: Stanów Zjednoczonych: długość 796 m, max zanurzenie 8 m, Czeskie: długość 210,0 m, max zanurzenie 8,00 m i Rumuńskie: długość 815,0 m, max zanurzenie 9,20 m. Terminal ma duże możliwości magazynowe, ponieważ posiada 3 magazyny: magazyn 19 - o powierzchni 5 700 m<sup>2</sup>, magazyn 16 - o powierzchni 12 500 m<sup>2</sup>, magazyn 15 - o powierzchni 8 600 m<sup>2</sup>. Ponadto 2 place: plac XIX - o powierzchni 31 000 m<sup>2</sup> (wyłączona powierzchnia ok. 5 000 m<sup>2</sup>, jako parking - ruch promowy); 112 oznakowanych numerycznie miejsc składowych i plac XVII - o powierzchni 14 000 m<sup>2</sup>, z możliwością złożenia max. 688 TEU; 60 gniazd elektrycznych. Terminal wyposażony jest w suwnicę kontenerową 45t, ciągniki siodłowe, naczepy RT 60 t, oraz wózki 2,5 - 8t i 2 reachstackery 45 t.

W ostatnich latach zrealizowano dalsze inwestycje - rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro (zakupiono dwupoziomą rampę ro-ro) z dostępem drogowym i kolejowym. Wynika to przede wszystkim z dynamicznie rozwijających się przewozów ładunków pomiędzy portami fińskimi a Gdynią (obsługuje ją fiński armator Finlines, z kapitałem włoskim) oraz wprowadzeniem przez armatorów nowych, większych statków ro-ro do obsługi tych linii żeglugowych. Z kolei w czerwcu 2014 roku zakończono proces prywatyzacji BTDG. Właścicielem 100 % akcji stała się spółka OT LOGISTICS S.A. ze Szczecina.

#### **Gdański Terminal Kontenerowy S.A.**

Placówka prowadzi działalność od roku 1998 na terenie portu gdańskiego na nabrzeżu szczecińskim. Świadczy usługi ułatwiające klientowi kontakty z urzędami i instytucjami, kompleksowe usługi terminalowe i depot-holderskie. W obrębie terminalu znajduje się nowoczesny punkt weterynaryjny oraz strefa wolnocłowa Portu Gdańsk. Terminal przystosowany do obsługi statków o nośności do 20 000 DWT, wyposażony jest w jedną nabrzeżową suwnicę kontenerową, dwie suwnice placowe, dwa dźwigi nabrzeżowe, samojezdny dźwig nabrzeżowy o udźwigu 100 ton, wóz podsiębierny i dwa wozy typu reachstacker. Nabrzeże może obsługiwać statki w systemach lo-lo i ro-ro. Na placu składowym można składować również kontenery chłodnicze (95 stanowisk). Obecnie terminal obsługuje kontenery ponad 39 armatorów - na relacjach dowozowych, feederowych między innymi: Evergreen, Hanjin, APL, COSCO, IRISL, CMA-CGM, NYK, K-Line, OOCL, CSCL,

MOL, Hyundai, ZIM, Hapag Lloyd, CSAV, Hamburg Sud, UASC, MISC.

### **Terminal promowy w Porcie Wschodnim w Gdyni (planowany)**

Obecnie działający przy Nabrzeżu Helskim II w Basenie Kontenerowym terminal promowy w Gdyni obsługuje dynamicznie rozwijające się połączenie Gdynia-Karlskrona, które jako jedyny polski projekt objęte zostało statusem „Autostrady Morskiej”. Nowy terminal planowany jest na Nabrzeżu Polskim. Zmiana lokalizacji umożliwi wykorzystanie przez BCT nowych terenów pod inwestycje na Nabrzeżu Helskim. Nowa lokalizacja będzie bliżej centrum Gdyni. Dodatkowo usytuowanie terminalu promowego bardzo blisko wejścia do portu, skróci o pół godziny czas pobytu promów w porcie. Jego obszar będzie 4-krotnie większy od istniejącego terminalu promowego w Porcie Zachodnim. Umożliwi on obsługę co najmniej 4 promów dziennie. Ze względu na warunki nawigacyjne możliwa będzie obsługa znacznie większych promów do dł. 265 metrów. Powstanie także możliwość obsługi intermodalnej łączącej ruch kolejowy, drogowy oraz promowy. Położony w sąsiedztwie, wzdłuż ul. Polskiej, terminal intermodalny, którego inwestycja już się zakończyła pozwoli na obsługę 600-metrowego składu pociągu. W 2010 roku została oddana do użytku dwujezdniowa ulica Polska, zapewniająca dostęp drogowy do terminalu. Aktualnie kończą się prace projektowe nowego terminalu promowego. Przewidywany Koszt inwestycji to ok. 130 mln zł.

## **Warmińsko-Mazurskie**

### **Port Elbląg Sp. z o.o.**

Port w Elblągu jest największym polskim portem Zalewu Wiślanego. Chociaż port ten nie znalazł się w zmienionych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jego znaczenie jest duże, a wiele wskazuje na to, że w najbliższych latach będzie rosnąć, co jest związane z szansą na rewitalizację drogi wodnej MDW E 70, która dałaby Elblągowi status portu morsko-rzecznego. Drugą szansą na rozwój Elbląga może być planowany przez rząd przekop Mierzei Wiślanej. Rada Ministrów w dn. 24.05.2016 r. przyjęła bowiem przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej program wieloletni pod nazwą: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

Położony nad rzeką Elbląg, w odległości 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego, który łączy się z Zatoką Gdańską drogą śródlądową rzeką Szarpawą oraz przez Cieśninę Piławską w pobliżu rosyjskiego Battijska. Port Elbląg jest portem regionalnym obsługującym zalewową i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko - turystyczną. Port posiada połączenia kolejowe i drogowe m.in. z Obwodem Kaliningradzkim, Warszawą, Gdańskiem, Olsztynem, Malborkiem. Powierzchnia terenu portu ogółem – 5,0 ha, w tym powierzchnia składowania 3,1 ha. Długość nabrzeża wynosi 196 m. W połowie długości znajduje się rampa o szerokości 12 m do obsługi statków ro-ro. Przy nabrzeżu można obsługiwać jednocześnie dwa statki. Parametry maksymalne statków - barek: długość 85,0 m, szerokość 15,0 m, zanurzenie 2,30 m, ładowność do

1200 ton. Nabrzeże jest wyposażone w uniwersalny punkt poboru energii 430/230V, dwa punkty poboru wody dla cumujących statków oraz punkt poboru wody dla celów przemysłowych. Plac składowy kontenerów (20 i 40 stopowych). Pojemność jednowarstwowa 100 sztuk. Na placu składowym mogą być ponadto składowane i montowane konstrukcje ponadgabarytowe przygotowane do transportu wodnego. Maksymalne obciążenie nawierzchni – 5 t/ m<sup>2</sup>. Zasobnia na ładunki sypkie: Wymiary 40,0 x 107,0 m, służy do przechowywania ładunków sypkich (węgiel, materiały budowlane itp.). Zasobnia składa się z trzech sekcji o pojemności: I - 7.600 ton, II - 4.300. ton, III - 4.400 tony. Magazyn. Hala jednonawowa o powierzchni 1440 m<sup>2</sup>. przeznaczona do składowania drobnicy w paletach, pakietach lub w sztaplach. Wysokość składowania do 5 m. Pojemność magazynu wynosi 3.300 ton. Wiata jednonawowa o powierzchni użytkowej 1440 m<sup>2</sup> służy do składowania ładunków drobnicowych, sprzętu przeładunkowego, pustych palet itp.

Należy też zwrócić uwagę na planowany przez Polski Rząd przekop Mierzei Wiślanej (inwestycje mają się rozpocząć już w 2017 roku). Należy jednak pamiętać, że obecnie możliwe jest przepłynięcie z Zalewu Wiślanego na Bałtyk poprzez Cieśninę Piławską, a także przez rzekę Szkarpawę. Ponieważ status umowy polsko-rosyjskiej z 2009 o swobodnej żegludze jest niepewny z uwagi na napięte relacje z Rosją, zwłaszcza możliwość wykorzystania rzeki Szkarpaawy jawi się bardziej realną i tańszą alternatywą dla niezwykle skomplikowanego i kosztownego projektu rządu odnośnie przekopu Mierzei. Pomimo tego projekt budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną

jest szansą dla zwiększenia potencjału Elbląga, jako centrum logistycznego i turystycznego. Miasto mogłoby uzyskać bezpośrednie połączenie z Morzem Bałtyckim, co przyczyniłoby się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego i rozwoju żeglarstwa na Zalewie Wiślanym, a przede wszystkim zwiększyłoby możliwości przeładunkowe portu elbląskiego nawet do 3-4 mln rocznie.

### **Logistic Port Braniewo**

Największy i najnowocześniejszy terminal przeładunkowy na granicy polsko-rosyjskiej. Terminal Logistic Port Braniewo zajmuje teren o powierzchni 32 ha, jest położony w bezpośredniej bliskości przejścia granicznego Braniewo - Mamonowo oraz graniczy ze stacją PKP Braniewo. Port specjalizuje się w przeładunkach nawozów, węgla, drobnicy oraz gazu LPG. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. W skład terminalu wchodzi własna bocznica kolejowa o łącznej długości torów około 7 km w tym 3,8 km torów szerokich. Dogodne położenie przy przejściu granicznym Braniewo - Mamonowo pozwala na rozładunek lub załadunek bezpośrednio z wagonów szerokotorowych na normalnotorowe i odwrotnie. Całkowita powierzchnia hal magazynowych wynosi 14 000 m<sup>2</sup>. Całkowita powierzchnia placów składowych wynosi 75 000 m<sup>2</sup>. Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

### **Terminal Przeładunkowy Braniewo CARGOSPED**

Terminal Braniewo jest usytuowany przy granicznym przejściu kolejowym (na granicy UE i Rosji - obwód

kaliningradzki) w Gronowie oraz korzystnie położony wobec polskich portów morskich przez skomunikowanie z drogami krajowymi nr 22 oraz 7. Placówka głównie specjalizuje się w usługach: Spedycja, przeladunki, magazynowanie, sprzedaż węgla, workowanie nawozów oraz sortowanie węgla. Terminal posiada 7 placów składowych, 2 magazyny oraz tyleż samo hal przeladunkowych o powierzchni 14 000 m<sup>2</sup>. Ponadto, do infrastruktury należy bocznica kolejowa o długości łącznej ponad 7000 metrów bieżących.

#### **Terminal Polfrost**

Nowoczesny terminal, gdzie mieści się m.in. magazyn o powierzchni 2 tys. m<sup>2</sup> i kubaturze 10 tys. m<sup>3</sup>, z zadaszoną rampą przeladunkową. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

#### **Mazowieckie**

##### **Terminal Kontenerowy Warszawa PKP CARGO S.A.**

Cargosped Terminal Warszawa zlokalizowany jest na warszawskiej Pradze w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych tras drogowych w tym autostrady A2 oraz dróg ekspresowych S7 i S8. Położenie w centrum Warszawskiego Węzła Kolejowego zapewnia ponadto dogodne połączenia kolejowe we wszystkich kierunkach. Powierzchnia terminala to obecnie 24 000 m<sup>2</sup>, na których jednocześnie można składować do 1200 TEU. Rezerwa terenu pozwala na rozbudowę terminala

w miarę potrzeb aż do 50 000 m<sup>2</sup>. Terminal dysponuje jednym torem ładunkowym o długości 320 metrów i wyposażony jest w 4 dźwigi samojezdne. Placówka obsługuje kontenery wszystkich typów, w tym izotermiczne, oraz naczepy i nadwozia wymienne. Ponadto terminal prowadzi usługi spedycyjne i celne oraz oferuje monitorowanie przesyłek na całej drodze przewozu.

##### **Terminal Kontenerowy Warszawa Główna Towarowa SPEDCONT**

Terminal kontenerowy położony kilka kilometrów od ścisłego centrum Warszawy, w bezpośrednim sąsiedztwie tras drogowych A2, S2, S7, S8, S79 oraz w bliskości Lotniska Chopina. Powierzchnia terminala wynosi ponad 18 000 m<sup>2</sup>, zaś powierzchnia samego składowania 17 500 m<sup>2</sup>, co umożliwi rozmieszczenie do 1500 TEU w 4 warstwach.

Ponadto w terminalu obsługiwane są nadwozia wymienne, naczepy siodłowe oraz kontenery izotermiczne. Placówka dysponuje dwoma torami o długości 715 m, które dzięki bezpośredniemu połączeniu z Warszawskim Węzłem Kolejowym zapewniają doskonałe warunki komunikacyjne. Sprawną obsługę kontenerów i naczep zapewniają dwa wózki typu reach-stacker oraz dwie suwnice bramowe – kontenerowe.

##### **Terminal - LoconiIntermodal Terminal Kontenerowy Warszawa**

Terminal położony przy ul. Jagiellońskiej 88, w pobliżu drogi ekspresowej S8, na skrzyżowaniu linii kolejowych E65 i E20. Całkowita powierzchnia terminalu wynosi 8 ha, powierzchnia składowa

pozwała na przechowywanie 2000 TEU, a roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 100000. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości 580 i 460 metrów i wyposażony jest w 3 dźwigi samojezdne. Placówka obsługuje nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery.

#### **Terminal Kontenerowy Pruszków POLZUG Sp. z o. o.**

Terminal kontenerowy POLZUG położony jest w Pruszkowie - około 25 km od Warszawy i dzięki bezpośredniemu sąsiedztwu tras A2, S7 i S8 oraz linii kolejowej nr 1 posiada doskonałe warunki komunikacyjne. Na powierzchni 4,46 ha, możliwe jest składowanie kontenerów typu 20'-40', 40'HC, 45', TC oraz nadwozi wymiennych i naczep siodłowych. Terminal dysponuje trzema torami w tym dwoma o długości 250 m każdy oraz jednym torem 300 m i jednym o długości 100 m, które zapewniają roczną zdolność przeładunkową na poziomie 96 000 TEU. Obsługę kontenerów zapewnia 8 dźwigów samojezdnych, 95 naczep podkontenerowych i 2 ciągniki terminalowe. Powierzchnia składowa terminalu wynosi 1500 TEU. Terminal świadczy ponadto szeroki zakres usług dodatkowych, wśród którym obok składowania i przeładunku towarów możliwa jest odprawa celna, elektroniczny system zgłoszeń czy nadzorowanie przewozów kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym i niebezpiecznym.

#### **Terminal Kontenerowy Mława PKP CARGO S.A.**

Terminal kontenerowy zlokalizowany jest w Mławie, w północnej części województwa mazowieckiego. Oferuje on kompleksową obsługę towarów tj.:

przeładunek, obsługę spedycyjną, składowanie oraz serwis techniczno-eksploatacyjny intermodalnych jednostek transportowych. Położenie na modernizowanej linii kolejowej E-65 oraz w sąsiedztwie trasy S7 zapewnia doskonałą komunikację na osi północ-południe, w tym z portami Morza Bałtyckiego. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości 300 metrów każdy, zaś całkowita powierzchnia terminala wynosi 25 000 m<sup>2</sup>. Pojemność placów składowych według danych zarządcy terminala wynosi 2000 TEU, zaś roczna zdolność przeładunkowa wynosi 53 000 TEU.

## **Łódzkie**

#### **Terminal Kontenerowy Łódź Olechów (SPEDCONT)**

Terminal ma dogodne połączenie do drogi wojewódzkiej nr 713, drogami: powiatową nr 1138E (Al. Ofiar Terroryzmu 11 Września) i Al. Józefiaka. Po zrealizowaniu autostrady A1 (sierpień 2016 r.) odległość do węzła „Łódź – Wschód” będzie wynosiła zaledwie 4 km. Linia kolejowa C65/1, przy której funkcjonuje, jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-T. Objęta jest europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC i łączy linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli. Ponadto, terminal znajduje się 13 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta, na którym od 2009 roku obsługiwane są loty CARGO. Operator terminalu określa jego możliwości przeładunkowe na 80 000 TEU rocznie. Powierzchnia terminalu wynosi 84 000 m<sup>2</sup>, a obszar składowania 42 800 m<sup>2</sup>. Możliwości składowania wynoszą 5000 TEU. Sam terminal posiada bocznice kolejową – 2 tory po 700 m każdy. Terminal obsługuje towarowe przewozy krajowe

i międzynarodowe (m.in. Włochy, Czechy, Mongolia, Chiny, Kazachstan). W roku 2014 przeładunki wyniosły 124 452 TEU (ok. 3 547 100 ton).

#### **Terminal Kontenerowy Krzewie k. Kutna (PKP PLK S.A.)**

Nieduży terminal przeładunkowy dzierżawiony do września 2011 r. przez PCC Intermodal S.A. Obecnie terminal został przejęty przez właściciela – PKP PLK S.A., przygotowany do ponownego wynajmu i obecnie trwa poszukiwanie nowego operatora. Terminal ma dobre bezpośrednie skomunikowanie poprzez drogę powiatową nr 2155E z drogą krajową nr 91 oraz z drogą nr 92. Odległość do autostrady A1 (węzeł Kutno - Wsch.) wynosi 23 km, natomiast do autostrady A2 (węzeł Wartkowice) – 33 km i (węzeł Emilia) – 40 km. Linia kolejowa CE20/E20, przy której funkcjonuje terminal jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-T, objętą europejskimi umowami AGTC i AGC. Powierzchnia terminalu wynosi 13 000 m<sup>2</sup>, a możliwości składowania - 400 TEU. Właściciel terminalu określa jego możliwości przeładunkowe na 25 000 TEU rocznie. Terminal posiada bocznice kolejową – 2 tory po 300 m każdy.

#### **Terminal Kontenerowy Kutno (PCC Intermodal S.A.)**

Nowoczesny terminal, oddany do użytku pod koniec września 2011 roku (I etap). Obiekt ma dobre bezpośrednie skomunikowanie z drogą krajową nr 92 poprzez nowobudowane drogi wewnętrzne obsługujące teren inwestycji. Odległość do autostrady A1 (węzeł Kutno - Wsch.) wynosi 2 km natomiast odległość do autostrady A2 (węzeł Łódź Północ) wynosi 46 km. Linia kolejowa CE20/E20, przy której funkcjonuje, jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-

T objętą europejskimi umowami AGTC i AGC. Aktualnie rozbudowa terminalu została zakończona i osiągnięte zostały zakładane, docelowe parametry w zakresie możliwości przeładunkowych, możliwości składowania. Powierzchnia terminalu wynosi zatem 80 000 m<sup>2</sup>, możliwości składowania – 4 000 TEU, natomiast roczne możliwości przeładunkowe - 250 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową - 4 tory oraz tor wyciągowy o długości ok. 700 m i jest wyposażony m.in. w 2 suwnice bramowe, 3 reachstackery oraz warsztat naprawy kontenerów. Terminal ten umożliwia szybką obsługę ładunków napływających do Polski centralnej: z relacji wschód – zachód (Niemcy, Holandia, Wielka Brytania, Ukraina Białoruś, Rosja oraz północ-południe (Skandynawia, Daleki Wschód) przez porty morskie. W roku 2014 przeładunki wyniosły 104 080 TEU (ok. 1 079 616 ton).

#### **Terminal Kontenerowy Piotrków Trybunalski (PKP PLK S.A.)**

Terminal przeładunkowy dzierżawiony do 2011 r. przez CTL Logistics, obecnie przejęty został przez właściciela – PKP PLK S.A., przygotowany do ponownego wynajmu i obecnie trwa poszukiwanie nowego operatora. Terminal ma dogodne połączenie do drogi krajowej nr 12 oraz do dróg powiatowych 1500E i 1540E. Odległość do węzła „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1 wynosi 3,5 km. Obiekt zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi 12 000 m<sup>2</sup>, natomiast możliwości składowania 360 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe szacuje się na 10 000 TEU.

### **Terminal kontenerowy Radomsko (Loconi Intermodal S.A.)**

Terminal, który zaczął funkcjonować w lutym 2012 r. Obiekt ma dobre bezpośrednie skomunikowanie z drogą krajową nr 91 poprzez ulicę Kraszewskiego. Po zrealizowaniu autostrady A1 odległość do węzła „Radomsko” będzie wynosiła 6 km. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi 60 000 m<sup>2</sup>, z czego powierzchnia składowania stanowi aktualnie 20 000 m<sup>2</sup> (docelowo 40 000 m<sup>2</sup>) natomiast możliwości składowania – 2 500 TEU (docelowo 3 000 TEU). Roczne możliwości przeładunkowe to 48 000 TEU (docelowo po pełnej rozbudowie - 180 000 TEU). Terminal posiada bocznice kolejową z 3 torami o łącznej długości 1 800 m (po 600 m. każdy), pozwalającą na wjazd jednorazowo 90 wagonów typu SGC. Obiekt jest wyposażony m.in. w reachstackery, własne zestawy do transportu kontenerów oraz warsztat naprawy kontenerów. W roku 2014 przeładunki wyniosły 37 467 TEU.

### **Terminal kontenerowy Radomsko (Erontrans)**

Terminal zlokalizowany przy ul. Młodzowskiej w Radomsku, niedaleko (1,5 km) na południe od drugiego w tym mieście terminalu, z dobrym bezpośrednim powiązaniem z drogą krajową nr 91 poprzez ulicę Młodzowską i ul. Kraszewskiego (odległość ok. 2,2 m). Po zrealizowaniu autostrady A1 (sierpień 2016 r.) odległość do węzła „Radomsko” będzie wynosiła ok. 6 km. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia składowania odpowiada powierzchni terminalu i wynosi 15 000 m<sup>2</sup>, natomiast możliwości składowania wynoszą 1 500 TEU. Roczne możliwości

przeładunkowe to 31 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z 2 torami o długości po 350 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w reachstackery. W roku 2014 przeładunki wyniosły 18 000 TEU.

### **Terminal kontenerowy w Strykowie (Erontrans)**

Terminal oddalony jest o ok. 4 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i ok. 8km. Obiekt w Strykowie rozpoczął swoją działalność w 2014 r. Oferuje 2 tory o długości po 350 m każdy oraz obszar składowania o pow. 70 000 m<sup>2</sup> o możliwości składowania do 4 000 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe szacuje się na 40 000 TEU. W roku 2014 przeładunki wyniosły 15 000 TEU.

## **Śląskie**

### **Euroterminal Sławków Sp. z o. o.**

„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o. o. jest Międzynarodowym Centrum Logistycznym zajmującym powierzchnię prawie 82 ha. Usytuowany jest na styku kolei normalno i szerokotorowej łączących Europę Zachodnią ze Wschodem. Terminal usytuowany jest na obrzeżach Aglomeracji Śląskiej, w miejscu posiadającym wyjątkowe położenie wobec głównych szlaków komunikacyjnych w regionie, zarówno w odniesieniu do transportu drogowego, jak i kolejowego. Znajduje się w pobliżu przecięcia Paneuropejskich Korytarzy Transportowych łączących Wschód z Zachodem (Paneuropejski Korytarz Transportowy III) oraz Północ z Południem (Paneuropejski Korytarz Transportowy VI) naszego kontynentu. Terminal skomunikowany jest z drogą krajową nr / S1 Warszawa – Bielsko Białe w odległości 8 km, autostradą A4 Katowice – Kraków w odległości 10

km oraz liniami kolejowymi CE65: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice, CE30: Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl - Medyka. Terminal obsługuje m.in. stałe połączenia intermodalne z portami bałtyckimi i z Europą Zachodnią (m.in. Gdańsk, Maddaloni) jak również z krajami wschodnimi (m.in. Ukraina, Rosja, Kazachstan). Terminal w Sławkowie przygotowany jest do pełnej obsługi logistycznej towarów w obrocie międzynarodowym z wykorzystaniem połączeń kolejowych, drogowych oraz infrastruktury magazynowej, dzięki zakończeniu intensywnego programu inwestycyjnego realizowanego w ostatnich latach. Nowoczesna infrastruktura zapewnia możliwość realizacji usług w zakresie przeładunku kontenerów, tank kontenerów, naczep samochodowych, nadwozi wymiennych, chłodni w relacjach: wagon szerokotorowy - wagon normalnotorowy - samochód – plac.

Z wykorzystaniem pozostałej infrastruktury (magazyny, place składowe) wykonywane są przeładunki towarów sypkich, biomasy, wyrobów hutniczych, towarów paletyzowanych. Poza usługą przeładunku Euroterminal Sławków Sp. z o. o. dzięki płycie kontenerowej, na której można przechowywać do 3500 TEU, magazynowi do przechowywania towarów paletyzowanych o łącznej powierzchni 8 500 m<sup>2</sup> oraz placach składowych dla towarów masowych oraz towarów stalowych o łącznej powierzchni 118 000 m<sup>2</sup>. oferuje również usługę składowania. Terminal oferuje usługi krajowej i międzynarodowej spedycji kolejowej i samochodowej (dowóz door-to-door), a dzięki własnej Agencji Celnej znajdującej się na terenie Terminala oferuje również pełny zakres obsługi celnej

ładunków w imporcie oraz eksporcie oraz nowoczesne magazyny. Ponadto w 2015r. Spółka nabyła zespół urządzeń służących do podgrzewania kontenerów oraz przepompowywania płynów, dzięki którym Spółka może samodzielnie wykonywać przeładunki chemikaliów.

### **Terminal - Sławków Południowy LHS/Stacja Sławków LHS**

Terminal znajduje się na Stacji Sławków Południowy LHS. W lipcu 2013 zakończona została trwająca od 2011 roku inwestycja dotycząca modernizacji układu torowego i infrastruktury na stacji Sławków LHS. Inwestycja sfinansowana została ze środków własnych spółki PKP LHS Sp. z o. o. Stacja rozbudowana została o dwa tory oraz utwardzony plac wyładunkowy o łącznej powierzchni 10 550 m<sup>2</sup> wraz z drogą dojazdową.

#### *Infrastruktura stacji:*

- terminale przeładunkowe z układem torów "N"-1435 mm i "S"-1520 mm do przeładunku gazów płynnych
- rampa ładunkowa boczna usytuowana pomiędzy torami ogólnego użytku "N"-1435 mm i "S"-1520 mm
- rampa ładunkowa czołowa
- hala magazynowo-składowa z rampą zewnętrzną i wewnętrzną
- Składy celne
- Agencje Celne
- możliwość dzierżawy torów i przyległych do nich placów

#### *Możliwość przeładunku towarów:*

- towary sypkie luzem do przeładunku czerpakami



- towary sypkie luzem do przeładunku z wagonów specjalnych typu Hopper
- towary drobnicowe (paletyzowane, w big-bagach, w wiązkach, itp.)
- drewno
- kontenery
- gazy płynne
- paliwa płynne
- naczepy, samochody wielkotonażowe.

#### **Terminal - Śląskie Centrum Logistyki S.A. – Port Gliwice (Terminal PCC GLIWICE)**

Śląskie Centrum Logistyki SA odgrywa zasadniczą rolę dla Śląska, nie tylko z uwagi na dysponowanie powierzchnią magazynową, ale także z uwagi na fakt, że stanowi ono miejsce łączenia się trzech rodzajów transportu: drogowego, kolejowego i wodnego, stąd wymieniane jest w raporcie także w rozdziale dotyczącym infrastruktury intermodalnej. Atutem spółki jest jej publiczno-prywatny charakter i udział podmiotów samorządowych oraz doświadczonych przewoźników w zarządzaniu. Głównymi akcjonariuszami spółki są: miasto Gliwice (pakiet większościowy) oraz DB Schenker Rail Polska. Dogodną lokalizację zapewnia bliskość skrzyżowania dwóch autostrad A-4 i A-1, głównych szlaków kolejowych oraz Odrzańska Droga Wodna. Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 50 000 m<sup>2</sup>, po rozbudowie w 2015 roku posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje 2 lokomotywami przetokowymi i 11 kilometrami torów kolejowych. Jest to w pełni funkcjonalny terminal przeładunkowy, obsługujący ładunki Górnego Śląska i okolic.

#### **Terminal – Spedcont Sosnowiec**

Spółka Spedcont jest wiodącym polskim operatorem kolejowym wyspecjalizowanym w transporcie intermodalnych jednostek ładunkowych. Terminal w Sosnowcu Południowym zajmuje powierzchnię 9 500 m<sup>2</sup> (obszar składowania 6 900 m<sup>2</sup> z możliwością składowania do 800 TEU), posiada 3 tory kolejowe o łącznej długości 690 m., a możliwości przeładunkowe wynoszą 40 ton. Położony blisko drogi szybkiego ruchu S1 / trasie europejskiej E75 oraz drodze S86.

#### **Cargosped Terminal Gliwice**

Spółka Cargosped jest operatorem logistycznym należącym do Grupy PKP CARGO S.A., posiadającym sieć terminali przeładunkowych w Polsce. Powierzchnia terminalu w Gliwicach wynosi 65 000 m<sup>2</sup>, posiada 2 tory kolejowe, a pojemność przeładunkowa wynosi 1800 TEU. Terminal posiada sprzęt do przeładunku nadwozi, jeden tor zakończony rampą czołową. Terminal jest połączony z infrastrukturą drogową - bezpośrednio przy A4, A1, DK88, E30, E59.

#### **Terminal – Polzug Intermodal Polska Sp. z o. o. / Terminal w Dąbrowie Górniczej**

Terminal został zbudowany w 2010 r. przez niemiecką spółkę z grupy Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), a jego najemcą i operatorem została niemiecko-polska firma Polzug. Terminal dysponuje znaczną rezerwą zdolności przeładunkowej, pozwalającą na przeładowanie do 100.000 TEU rocznie. Własne naczepy siodłowe i podwozia podkontenerowe pozwalają na sprawną organizację przewozów drogowych do miejsca przeznaczenia. Powierzchnia całkowita 225.000 m<sup>2</sup>, z czego połowa z przeznaczeniem na działalność terminalu

kontenerowego (przeładunki i składowanie), druga połowa przeznaczona na podnajem.

## **Wielkopolskie**

### **Terminal Kontenerowy Poznań Garbary SPEDCONT**

Terminal kontenerowy położony jest niedaleko centrum Poznania. Powierzchnia terminala wynosi 6 200 m<sup>2</sup>, natomiast powierzchnia samego składowania 5 700 m<sup>2</sup>, przez co możliwa jest utylizacja 600 TEU (jednostka odpowiadająca 1 kontenerowi dwudziestostopowemu) na 2 warstwach. Terminal posiada 3 tory kolejowe po 450 metrów bieżących każdy.

### **HUB Terminal Kontenerowy Poznań Gądkki POLZUG Sp. z o. o.**

Otwarty we wrześniu 2011 roku nowoczesny terminal kontenerowy położony jest w miejscowości Gądkki około 20 km od Poznania, przy drodze S 11. Powierzchnia całkowita wynosi 320.000 m<sup>2</sup>, z czego 50% powierzchni przeznaczone jest na potrzeby terminalu intermodalnego, a 50 % jest to powierzchnia do rozbudowy oraz powierzchnia logistyczna, przez co możliwe jest składowanie kontenerów typu 20'-40', 40'HC, 45' oraz TC. Terminal posiada bocznice kolejową składającą się z 4 torów po 610 metrów do obsługi całych pociągów oraz 1 dodatkowy tor manewrowy / tor postojowy. Do usług świadczonych przez terminal należą: przede wszystkim składowanie, naprawianie oraz mycie kontenerów, odprawa celna, elektroniczny system zgłoszeń oraz nadzorowanie przewozów kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym. Terminal dysponuje możliwością składowania 1500 TEU (ładowne i puste

kontenery). Na jego terenie znajduje się także specjalna powierzchnia do kontenerów z towarami niebezpiecznymi. Terminal obsługiwany jest przez 6 reachstakerów o maksymalnym udźwigu 45 ton. Takie dane i możliwości techniczne osiągnięto po zakończeniu I etapu inwestycji. HHLA zainwestowała 15 mln euro, a Polzug – 1 mln euro. Kolejnym krokiem będzie dalsza rozbudowa – do 6 torów do przeładunku wagonów i do 6 torów manewrowo-postojowych. Po zrealizowaniu II etapu, co powinno nastąpić w ciągu 2-3 lat możliwe będzie składowanie 5600 TEU, z czego 4400 pod suwnicami. Planowane jest także uruchomienie dwóch dźwigów suwnicowych.

Terminal Kontenerowy Poznań Kobylnica CARGOSPED Terminal kontenerowy położony jest w miejscowości Kobylnica, około 15 km od Poznania, przy drodze S11. Powierzchnia całkowita wynosi 6 300 m<sup>2</sup>, przez co możliwe jest składowanie różnego rozmiaru kontenerów w ilości ok. 800 TEU Usługi terminalowe obejmują obsługę przeładunkową, składowanie, obsługę przesyłek izotermicznych, obsługę jednostek z materiałami niebezpiecznymi, obsługę techniczną, meldunki dot. Kontenerów oraz obsługę wszelkiego typu uniwersalnych i specjalistycznych intermodalnych jednostek transportowych: kontenerów wielkich 20', 30', 35', 40', 45', nadwozi wymiennych, naczep samochodowych, kontenerów izotermicznych, przesyłek ponadgabarytowych typu HIGH CUBE, a także transport kolejną, dowóz transportem samochodowym na zasadach „door to door”.

## **Małopolska**

### **Terminal kontenerowy – Kraków Krzesławice SPEDCONT**

Terminal kontenerowy zlokalizowany jest w północno – wschodniej części Krakowa. Jego powierzchnia wynosi 13 300 m<sup>2</sup>, zaś obszar składowania 13 000 m<sup>2</sup>. Umożliwia to składowanie 600 TEU (jednostka równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp) w 3 warstwach. Możliwości przeładunkowe wynoszą 31 ton. Na terenie terminalu znajdują się dwa tory kolejowe o długości 600 m.

## **Zachodniopomorskie**

### **Port w Świnoujściu**

Port w Świnoujściu - może przyjmować statki o zanurzeniu do 13,2 m i długości do 270 m. Jednym z głównych elementów tego portu jest największy w Polsce terminal obsługujący suche ładunki masowe, przede wszystkim węgiel – zarówno w eksporcie jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla hut polskich, czeskich i słowackich. Kolejnym elementem oferty portu w Świnoujściu jest terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych na trasie do/ze Szwecji. W Świnoujściu powstał także nowy terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno- spożywczych, wyposażony w magazyny płaskiego składowania o łącznej pojemności 50 tys. ton

### **Port w Szczecinie**

Port w Szczecinie oddalony jest od morza o 68 km. Przejście torem wodnym z redy w Świnoujściu do Szczecina trwa ok. 4 godziny. Port może przyjmować

statki o zanurzeniu do 9,15 m i długości 215 m. Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno towary drobnicowe, jak i masowe. Specjalizacją portu jest przeładunek i składowanie kontenerów, wyrobów hutniczych, ładunków ponadgabarytowych, a także papieru i celulozy. Port w Szczecinie jest największym w Polsce centrum przeładunkowym bloków granitowych. Obsługiwane są tu także ładunki masowe suche - takie jak węgiel, koks, kruszywa, zboże, nawozy oraz ładunki płynne, także te wymagające specjalnych warunków składowania i przeładunku, jak np. smoła.

#### *Możliwości składowe:*

Porty w Szczecinie i Świnoujściu oferują:

- otwarte place składowe: 860,047 m<sup>2</sup>
- kryte powierzchnie: 201,308 m<sup>2</sup>
- powierzchnia magazynowa do składowania ładunków niebezpiecznych: 2,380 m<sup>2</sup>
- składowanie towarów chłodzonych: 30,000 m<sup>2</sup>
- pojemność zbiorników: 75,000 m<sup>2</sup>
- składowanie towarów rolno-spożywczych: ok. 175,800 t

#### *Planowane przedsięwzięcia:*

- "Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin - Świnoujście" składa się z 6 zadań:
  1. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego - 2016 – 2018;
  2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu - 2016 – 2020;
  3. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego – 2018 – 2020;
  4. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego – 2017- 2020;

5. Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu - 2018 – 2020;
  6. Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie – 2016 – 2018.
- "Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu" składa się z 4 zadań:
    1. Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza - etap II - 2016 – 2022;
    2. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I – 2016 – 2018;
    3. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II – 2018 – 2020;
    4. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – 2014 - 2015.

### **Port w Policach**

Port w Policach tworzą trzy funkcjonalne elementy: port morski, port barkowy oraz stanowisko przeładunkowe "Mijanka". Port Morski to dwustanowiskowe nabrzeże o dł. 415 m i głębokości konstrukcyjnej 12,5 m podzielone funkcjonalnie na stanowisko do wyładunku surowców, wyposażone w dwie rozładownicze suwnice bramowe typu KONE o wydajności 6000 t/dobę oraz stanowisko nawozowe przeznaczone do załadunku produktów Grupy Azoty Zakłady Chemiczne "POLICE" SA, wyposażone w urządzenie załadownicze typu MVT o wydajności 3500 t/dobę oraz dwa żurawie chwytakowe o nośności

Q=10t. Ponadto nabrzeże posiada kryty magazyn (2000 m<sup>2</sup>) i place składowe o powierzchni 5 000 m<sup>2</sup>. Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 m, pozwala to na przyjmowanie największych statków mogących przejść torem wodnym do Szczecina tj. statków o dł. 160 m i zanurzeniu 9,15 lub dł. 206 m i zanurzeniu 8,15 m, odpowiada to w pełni załadowanemu masowcowi 16-18000 DWT lub częściowo załadowanemu o nośności 40 000 DWT. Port Barkowy to położony w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Chemicznych posiadana nabrzeże o długości 2x200 m i głębokości eksploatacyjnej 4,5 m. Wyposażenie przeładunkowe stanowią dwa żurawie chwytakowe o nośności Q=8t oraz taśmociąg załadowniczy o max. zdolności załadunkowej 3500 t/dobę. Obsługiwane są tu barki i statki o dł. do 120 m i zanurzeniu 4 m. tj. ok. 3000DWT. Stanowisko przeładunkowe "Mijanka" to nabrzeże o długości 200 m i głębokości eksploatacyjnej 8,40 m, przeznaczone do przeładunku produktów płynnych, wyposażone jest w dwa punkty przeładunkowe o wydajności: amoniak 300 t/godz. oraz kwas siarkowy 350 t/godz. Na stanowisku tym mogą być obsługiwane statki o długości do 140 m.

Planowane przedsięwzięcia "Rozbudowa terminali morskiego i barkowego w Policach" składa się z 2 zadań:

- Zadanie 1. Rozbudowa terminalu morskiego w Policach, poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży – 2014-2020
- Zadanie 2. Rozbudowa terminalu barkowego w porcie w Policach, poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży – 2015 - 2020

### **Terminal Kontenerowy na Ostrowie Grabowskim**

Terminal Kontenerowy na Ostrowie Grabowskim - jest to największy teren pod przyszłe inwestycje w porcie szczecińskim. Dzięki dogodnemu usytuowaniu w centrum portu, daje możliwość budowy nowej infrastruktury portowej – w tym nowych nabrzeży wzdłuż Kanału Dębickiego i Przekopu Mieleńskiego - a także tworzenia przemysłu związanego z obrotem portowym. Teren jest doskonale skomunikowany poprzez nowy dojazd drogowy i kolejowy. Do granicy nowego terminalu kontenerowego doprowadzone są media: energia elektryczna, woda, kanalizacja. Niezaprzeczalnym walorem jest bliskie sąsiedztwo wybudowanej i gotowej do dzierżawy infrastruktury dla centrum logistycznego. Maksymalna dostępna powierzchnia wynosi 33 ha, z możliwością powiększenia terenu do 140 ha.

W południowo-zachodniej części Ostrowa Grabowskiego zlokalizowane jest nabrzeże Fińskie zbudowane na potrzeby nowego terminala kontenerowego.

### **Lubuskie/Brandenburgia**

#### **Terminal we Frankfurcie nad Odrą**

Terminal we Frankfurcie nad Odrą - nowoczesne centrum logistyczno-przeładunkowe, które umożliwia szybką i nastawioną na optymalizację kosztów obsługę ładunków płynących z/do Polski, Niemiec, Holandii i Belgii. Dzięki niemu spółka PCC Intermodal może sprawnie prowadzić dystrybucję ładunków w rejonie Berlina/Brandenburgii, dostarczać kontenery szybko i sprawnie bezpośrednio do drzwi klientów. Parametry operacyjne terminalu: powierzchnia operacyjna: 30 000 m<sup>2</sup>; powierzchnia składowa: 1 000 TEU; roczne

możliwości przeładunkowe terminalu: 100 000 TEU p.a.; 4 tory kolejowe po 600 m każdy; depot na puste kontenery; w pełni wyposażony warsztat do naprawy kontenerów oraz urządzenia przeładunkowe: suwnica bramowa, reachstackery. Terminal stanowi istotny strategicznie węzeł dla transgranicznego transportu na osi wschód-zachód. Równoległe z rozwojem obiektu, w rejonie pojawiają się nowe możliwości dla okolicznych przedsiębiorstw. W bezpośrednim sąsiedztwie terminalu miasto planuje jeszcze powołać do życia Specjalną strefę dystrybucyjno-logistyczną.

### **Dolnośląskie**

#### **POLZUG INTERMODAL POLSKA Sp. z o. o. Terminal Kontenerowy Wrocław**

POLZUG INTERMODAL POLSKA Sp. z o. o. Terminal Kontenerowy Wrocław zapewnia planowy transport wahadłowy między niemieckimi portami morskimi a należącymi do firmy terminalami na terenie Polski, które ponadto przejmują dalszą dystrybucję przewożonych towarów. Zajmuje powierzchnię 45 000 m<sup>2</sup> wyposażonych w cztery tory kolejowe o łącznej długości 1040 m. Pojemność składowa to 2 200 TEU (kontenery 20', 30', 35', 40' i 45'). Wyposażony jest w dwie suwnice, cztery dźwigi kontenerowe i dwa ciągniki terminalowe. Terminal jest korzystnie położony w pobliżu autostrady A4. Polzug na tym terminalu oferuje swoim klientom szeroki wachlarz usług, łącznie z odprawami celnymi, raportowaniem elektronicznym oraz składowaniem kontenerów. Poza tym terminal, przystosowany jest również do obsługi przesyłek ciężkich.

### **Intermodalny Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich**

Intermodalny Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich - terminal otwarty dla wszystkich przewoźników kolejowych- prywatnych i państwowych. Atrakcyjnie położony w południowo-zachodnia część Polski (bezpośrednio przy autostradzie A4 oraz linii kolejowej Wrocław – Jaworzyna Śląska); na zbiegu ważnych europejskich szlaków transportowych z północy na południe oraz z zachodu na wschód. Terminal usytuowany jest bardzo blisko następujących stref przemysłowych: Park Technologiczny LG w Biskupicach Podgórnym, Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (Legnica, Polkowice), Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna (Wałbrzych, Świdnica, Żarów, Dzierżoniów, Jelcz Laskowice) oraz Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (Katowice, Gliwice). Terminal jest prywatną bocznicą położoną przy linii kolejowej Wrocław – Jaworzyna Śląska i odgałęzia się w stacji Kąty Wrocławskie rozjazdem nr 102 od toru nr 101 obsługującym transport multimodalny. Długość użytkowa toru wynosi 640 m. Pojemność składowa terminalu wynosi obecnie 900 TEU. Obecnie terminal

obsługuje stałe połączenia z Wielką Brytanią, Gdańskiem oraz nieregularne połączenia z Portem Koper.

### **Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym**

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym - to funkcjonalny terminal przeładunkowy obsługujący ładunki z Dolnego Śląska. Terminal jest zlokalizowany na terenie Zakładów Chemicznych PCC Rokita około 38 km od Wrocławia. Bezpośrednio z terminalu w Brzegu Dolnym PCC Intermodal organizuje połączenia z portami morskimi Gdańska i Gdyni, a także terminalami w porcie Hamburg, Bremerhaven i Rotterdam. Powierzchnia operacyjna to 28 000 m<sup>2</sup>, powierzchnia składowa: 2 700 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe terminala to 110 000 TEU.

### **Opolskie**

Na terenie województwa opolskiego planowany jest terminal kontenerowy rzeczny na bazie portu w Koźlu.

## **8. Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach.**

Porty lotnicze CARGO nie odgrywają jeszcze w Polsce istotnej roli w stosunku do innych rodzajów transportu, chociaż ruch lotniczy Cargo systematycznie i dynamicznie rośnie - roczne wzrosty wolumenu Cargo lotniczego rok do roku wynoszą powyżej 15 %.

Ruch lotniczy Cargo wymaga dużej liczby regularnych, daleko dystansowych pasażerskich i towarowych połączeń lotniczych. Ruch lotniczy Cargo wymaga również odpowiedniej infrastruktury lotniskowej oraz lotnisk predysponowanych i mogących obsługiwać ruch cargo m.in. bez ograniczeń hałasowych.

Realizowane inwestycje infrastrukturalne na polskich lotniskach w szczególności budowa nowych dłuższych dróg startowych, płyt postojowych oraz infrastruktury dedykowanej dla lotniczego Cargo wskazują, że w przyszłości na rynku Cargo lotniczego w Polsce będą istniały wyspecjalizowane porty lotnicze, na których skupiony będzie ruch Cargo.

W efekcie kryzysu gospodarczego w 2009 roku znacznie spadła liczba przesyłek obsługiwanych w portach lotniczych. Teraz jednak rynek przewozów Cargo znowu wykazuje tendencję wzrostową. Aktualnie ok. 71 % lotniczych przewozów towarowych skupionych jest w Warszawie. Istnieje jednak szansa dla rozwoju lotnisk regionalnych a zwłaszcza dużych, dobrze skomunikowanych poprzez połączenia drogowe, kolejowe i morskie, pełniących rolę hubów czego przykładem jest lotnisko w Katowicach Pyrzowicach jako drugie centrum lotniczego cargo w Polsce, które w roku 2014 odprawiły 19 proc. ogółu cargo "on board".

## **Pomorskie**

### **Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy**

Gdańsk posiada cywilny port lotniczy od 1910 roku, ale był on zlokalizowany w Gdańsku-Wrzeszczu. W latach 70. zdecydowano o wyprowadzeniu lotniska z centrum miasta. Port w Rębiechowie, wybudowany od podstaw, został otwarty w 1974. Od 1993 gdański port jest spółką prawa handlowego. W 2004 roku nadano mu imię przywódcy Solidarności - Lecha Wałęsy. Port lotniczy położony jest na zachód od Gdańska w dzielnicy Rębiechowo, kilkanaście kilometrów od centrów miejskich Gdańska, Sopot i Gdyni. Port

położony jest niedaleko trójmiejskiej obwodnicy oraz przy skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych. W promieniu 100 km od niego mieszka około 2,5 mln osób, średni czas podróży samochodem z centrum Gdańska na lotnisko wynosi około 20 minut, natomiast z centrum Gdyni około 30 minut. Aby umożliwić dostęp do portu lotniczego drogą kolejową zapewniono realizację połączenia Wrzeszcz – Rębiechowo w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, które łączy centrum Gdańska oraz Gdyni z portem lotniczym. Na terenie lotniska swoje siedziby posiadają największe międzynarodowe firmy kurierskie: DHL, TNT. Firma DHL ulokowała na lotnisku swoje centrum dystrybucyjne na Polskę Północną. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego, dzięki czemu może obsługiwać własny gateway na płycie lotniska. Samoloty transportowe DHL regularnie dostarczają przesyłki kurierskie do najodleglejszych zakątków całego świata. W 2012 został oddany do użytku nowy terminal pasażerski T2. W styczniu 2014 rozpoczął się drugi etap budowy, rozbudowa terminalu T2, zakończony we wrześniu 2015 roku. W rozbudowanym koszcie 150 mln zł terminalu otwarto nową strefę przylotów z pięcioma karuzelami do odbioru bagażu. Powierzchnia terminala dzięki inwestycji powiększyła się o 15 tys. m<sup>2</sup>. Ogółem przepustowość portu wzrosła dzięki inwestycji z 5 do 7 mln pasażerów rocznie. Równocześnie oddano do użytku łącznik komunikacyjny do nowego przystanku kolejowego, nową pętlę autobusową, zmodernizowany układ drogowy. Nowy terminal powstał na zachód od istniejącego terminalu równolegle w stosunku do projektowanego podjazdu oraz istniejącego pasa startowego. Budynek ten został wykonany jako hala mieszcząca dwie strefy

funkcjonalne - tzn. związane z płytą lotniska (airside) – sortownię bagażu i poczekalnie, jak również strefy związane ze stroną miejską (landside) – hale odpraw biletowo-bagażowych (odlotów), biura linii lotniczych, gastronomię oraz usługi. Dziś Port Lotniczy w Gdańsku ma terminal cargo oraz dwa terminale pasażerskie.

Z każdym rokiem odnotowany jest wzrost przewozów cargo - od 4487 ton w 2010 roku po 5 162 w roku 2015. W związku z rosnącą masą przesyłek CARGO Port Lotniczy wybudował nowy budynek biurowy dla firm związanych z transportem ładunków. Realizacja tej inwestycji pozwoli zaoferować najwyższą jakość usług transportowo-spedycyjnych oraz umożliwi dalszą rozbudowę infrastruktury lotniska o kolejne obiekty dla tego sektora.

#### **Port lotniczy Gdynia-Kosakowo (planowane)**

We wrześniu 2002 r. Skarb Państwa przekazał samorządowi gminy Kosakowo tereny przewidziane pod terminal pasażerski i miejsca parkingowe. W roku 2006 dzięki porozumieniu zawartemu między ministrami transportu i obrony narodowej, cywilne samoloty miały korzystać z wojskowej bazy lotniczej położonej na granicy Gdyni oraz Kosakowa. Nowym lotniskiem początkowo miała kierować spółka Port Lotniczy Gdańsk, ostatecznie jednak kierować nim będzie niezależna Spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo. Inwestycja obsługiwać ma niewielkie loty czarterowe, prywatne i cargo. Zgodnie z opracowanym „Master Planem” nastąpi wzrost lotów czarterowych w tym cargo.

Pas startowy dla samolotów jest w bardzo dobrym stanie, lotnisko wyposażone jest także w urządzenia nawigacyjne. Planowany port lotniczy ma dogodne położenie, przez co może stać się swoistym centrum ogromnego węzła komunikacyjnego. Samoloty miałyby startować zaledwie 1,5 km od bazy kontenerowej (portu), w pobliżu węzła kolejowego oraz Trasy Kwiatkowskiego, która łączy się z obwodnicą trójmiejską, a ta w kolejności z autostradą A1.

W latach 2010-2013 zrealizowano na lotnisku pierwsze inwestycje: prace budowlane przy terminalu, budynku dla lotniskowej straży pożarnej. Bardziej zaawansowanych planów nie udało się jednak wdrożyć w życie.

Na początku lutego 2014 roku Komisja Europejska nakazała, by port lotniczy Gdynia-Kosakowo zwrócił 21,8 mln euro (91,7 mln zł) pomocy, jaką otrzymał od samorządów Gdyni i gminy Kosakowo na przekształcenie części wojskowego lotniska w cywilne, gdyż inicjatywy gmin uznana za przejaw zabronionej przez UE pomocy publicznej. Komisja Europejska stwierdziła, że środki publiczne przekazane przez gminy Gdynia i Kosakowo na rzecz portu lotniczego Gdynia-Kosakowo przyznają beneficjentowi nienależną przewagę konkurencyjną, w szczególności nad lotniskiem w Gdańsku, co stanowi naruszenie unijnych zasad pomocy państwa. W następstwie tej decyzji w połowie marca 2014 roku spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo złożyła do Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku wniosek o ogłoszenie upadłości.

W kwietniu 2014 Gdynia i gmina Kosakowo zaskarżyły decyzję KE w sprawie lotniska Gdynia-Kosakowo. Skarga wystana do Sądu Unii Europejskiej w Luksemburgu zawiera też wniosek o wstrzymanie



wykonania decyzji Komisji Europejskiej. Tymczasem decyzja KE nie jest możliwa do wykonania, gdyż spółka budująca port wszystkie pieniądze wydała na infrastrukturę, m.in. na budowę terminalu pasażerskiego, budynku straży pożarnej oraz na wyburzenia wojskowych hangarów. Spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo ma kapitał w wysokości 91 mln zł, z tego 85 mln zł należy do Gdyni, a 6 mln zł do Kosakowa. 70 mln zł z tej kwoty przeznaczono na budowę infrastruktury lotniska. W sierpniu 2014 roku rząd polski poparł skargę Gminy Gdynia do Sądu Unii Europejskiej w sprawie decyzji Komisji Europejskiej dotyczącej lotniska Gdynia. Natomiast w marcu 2015 roku Komisja Europejska przyznała częściowo rację Gdyni uznając, że niestłuszenie nakazała zwrot pewnej części nakładów poniesionych na przebudowę lotniska. Zgodnie z treścią nowej decyzji, nie będą one podlegały zwrotowi, gdyż w ogóle nie stanowią pomocy publicznej. Ponadto 14 stycznia 2016 roku, Najwyższa Izba Kontroli ogłosiła raport pokontrolny dotyczący budowy lotniska, który zawierał korzystny werdykt dla miasta. Najbardziej wartościowe są te części raportu, które wskazują, że lotnisko od początku było budowane w szerokim porozumieniu z władzami krajowymi i samorządowymi regionu, a nie jako samodzielna inicjatywa. Potwierdza to wersję wydarzeń od początku przedstawianą przez Gdynię.

## **Kujawsko-Pomorskie**

### **Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszczy**

Port Lotniczy pełni funkcję regionalnego portu lotniczego. Posiada certyfikat agenta obsługi naziemnej AHAC w ramach, którego może prowadzić

obsługę towarów i poczty (cargo) oraz materiałów niebezpiecznych przewożonych drogą lotniczą. I kw. 2016 r. był korzystny dla bydgoskiego lotnictwa. W marcu przewinęło się 24,3 tys. pasażerów. To o 96% więcej niż rok temu. Wzrost liczby pasażerów wymaga rozbudowy terminala, który powstał w 2004 r. Jego rozbudowa ma się zakończyć przed letnim sezonem czarterowym. Koszty powiększenia terminalu to 2,5 mln. zł co pokryte będzie w całości ze środków własnych lotniska. Dzięki temu sala odlotów zyska dodatkowe 250 m<sup>2</sup>. Z dniem 14 czerwca 2013 r. Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszczy uruchomił obsługę towarów cargo i rozpoczął współpracę z przewoźnikiem Lufthansa Cargo. Port lotniczy cargo dysponuje hangarem cargo o pow. 500 m<sup>2</sup> z nowoczesnymi strefami importu i eksportu, placem manewrowym wraz z drogą wewnętrzną o pow. 1.500 m<sup>2</sup>, nowoczesnym i wydajnym systemem kontroli bezpieczeństwa, wydajną i szybką obsługą oraz możliwością krótkoterminowego magazynowania towarów.

## **Warmińsko-Mazurskie**

### **Port lotniczy Olsztyn-Mazury**

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach to jedyny port lotniczy w województwie Warmińsko-Mazurskim położony w sercu regionu. Zajmuje on około 322 hektary. Lotnisko posiada pełną infrastrukturę przygotowaną do obsługi samolotów pasażerskich poruszających się zarówno w trybie rejsowym i czarterowym. Pierwsze loty zostały uruchomione w styczniu 2016 roku. Obecnie przewoźnik Sprint Air realizuje połączenia do Krakowa i Berlina. W letnim rozkładzie lotów pojawią się nowe połączenia. Od

czerwca 2016 r. linia lotnicza Sprint Air dodała Wrocław do listy połączeń, a linia lotnicza Adria Airways uruchomiła połączenia do Monachium.

Od 18 czerwca 2016 r. zacznie działać połączenie z lotniska do Londynu Luton, które realizowane będzie przez linię lotniczą Wizz Air. Od 23 czerwca 2016 r. planowane jest uruchomienie kolejnego połączenia krajowego - do Warszawy obsługiwane przez Polskie Linie Lotnicze LOT. Od 4 lipca 2016 r. samoloty będą latały do Dusseldorfu. W połowie września ma wystartować kolejna trasa do Londynu, tym razem Stansted. Obecnie trwają rozmowy dotyczące uruchomienia nowych lotów do Zagłębia Ruhry w Niemczech. Samorządowa Spółka Warmia i Mazury Sp. z o. o., właściciel portu lotniczego prowadzi inwestycje pod kątem rozbudowy dróg kołowania i płyty przed hangarowej pod budowę magazynów cargo.

## **Mazowieckie**

### **Lotnisko Chopina w Warszawie**

Lotnisko Chopina w Warszawie obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo. W 2015 roku z usług portu skorzystało ponad 11,2 miliona pasażerów. Aby zapewnić odpowiedni poziom usług i wzrost przepustowości, na lotnisku realizowane są liczne inwestycje. Wzmocniona została płyta postojowa i drogi kołowania, rozbudowano także terminal pasażerski i zmodernizowano budynek terminalu T1. W planach jest wybudowanie Chopin Airport City, nowoczesnego miasteczka wielofunkcyjnego z obiektami o charakterze biznesowym, handlowym i rekreacyjnym o łącznej powierzchni ponad 150 tys. m<sup>2</sup>. Obsługa frachtu lotniczego na

Lotnisku Chopina odbywa się w nowoczesnym kompleksie obejmującym 12 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. W ciągu ostatnich lat ruch towarowy na Lotnisku Chopina dynamicznie rośnie bijąc kolejne rekordy. Dane z 2015 roku podają, iż wielkość odprawionego towaru na warszawskim lotnisku sięgnęła ponad 58 200 ton, co jest najlepszym wynikiem w historii portu. Lotnisko położone jest około 10 kilometrów od centrum Warszawy. Bezpośrednie połączenie z portem lotniczym zapewnia komunikacja autobusowa, autokarowa, a także kolejowa wykorzystująca podziemną stację zlokalizowaną bezpośrednio pod terminalem.

### **Mazowiecki Port lotniczy Warszawa-Modlin**

Port Lotniczy Modlin prowadzi operacje lotnicze 24 h na dobę, obsługując loty międzynarodowe na krótkich i średnich dystansach oraz czartery.

Projekty inwestycyjne zostały opracowane w taki sposób, aby przepustowość lotniska nie stanowiła ograniczeń dla rosnącego ruchu lotniczego w samym porcie oraz, aby infrastruktura spełniała wymogi przewoźników lotniczych w zakresie pojawiających się nowych rodzajów świadczonych usług w tym przewozów towarowych.

Podstawowym obiektem obsługi podróżnych na lotnisku w Modlinie jest terminal pasażerski o powierzchni 13 000 m<sup>2</sup>. W przyszłości planowana jest budowa Terminala Cargo o przepustowości 15 tys. ton rocznie do obsługi ruchu towarowego, przesyłek oraz poczty. Równoległe trwają prace studialne nad możliwością rozwoju strefy przemysłowej oraz usług logistycznych wokół lotniska.

Komunikacja drogowa z lotniskiem zapewniona jest za pośrednictwem tras S7 oraz drogi krajowej nr 62. W perspektywie najbliższych lat powstanie także bezpośrednie połączenie kolejowe Lotnisko Chopina – Warszawa – MPL Warszawa-Modlin.

#### **Mazowiecki Port lotniczy Sochaczew**

Potencjał planowanego sochaczewskiego lotniska, oparty na dogodnym położeniu, korzystnych uwarunkowaniach środowiskowych, a także istniejącej, powojkowej, infrastrukturze, która może zostać w przyszłości wykorzystany do uzupełnienie sieci portów lotniczych w województwie mazowieckim.

Lotnisko posiada pas startowy o długości 2500 m i szerokości 60 m. Wieloletnie funkcjonowanie lotniska wojskowego potwierdziło zaś korzystne warunki awiacyjne i klimatyczne.

Dobre połączenie z drogą krajową nr 2, a także poprzez drogę krajową nr 50 z drogami S7 i S8 sprawiło, że w okolicy lotniska działa wiele firm z branży logistycznej, co jest dodatkowym atutem przy realizacji przedsięwzięcia. Na teren lotniska prowadzi ponadto bocznicą kolejową.

#### **Mazowiecki Port lotniczy Radom**

Lotnisko w Radomiu dotychczas użytkowane tylko przez samoloty wojskowe, zostało w ostatnich latach przystosowywane do obsługi połączeń cywilnych i otrzymało wszystkie niezbędne do tego certyfikaty. Lotnisko położone jest w węzle krzyżujących się ciągów drogowo-kolejowych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym. Główne powiązanie

drogowe stanowi trasa S7 z Gdańska przez Warszawę i Radom na południe kraju. Uzupelnienie tego połączenia stanowią drogi krajowe nr 9 z Radomia do Rzeszowa oraz nr 12 do Lublina i Piotrkowa Trybunalskiego. Z krajowym układem kolejowym miasto połączone jest poprzez linię kolejową nr 8 Warszawa - Radom - Kraków, której bocznicą doprowadzona jest na teren jednostki wojskowej. Z lotniska prowadzone są regularne loty. Lotnisko dysponuje terminalem pasażerskim o powierzchni 3 tys. m<sup>2</sup>.

### **Łódzkie**

#### **Port lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta**

Terminal cargo oddano do użytku we wrześniu 2009 r. Ma on przepustowość 10 000 ton rocznie, powierzchnię 750 m<sup>2</sup> i jest obiektem tymczasowym. Powstanie docelowego terminalu o przepustowości 100 000 ton planowane jest po osiągnięciu obecnych granic rocznej przepustowości. Terminal Cargo położony jest w odległości 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2 i 18 km od planowanego (będącego na ukończeniu) węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Ważną inwestycją drogową dla bezpośredniej dostępności PL Łódź jest powstanie drogi ekspresowej S14, która będąc zachodnią obwodnicą Łodzi i łącząc autostradę A2 z drogą ekspresową S8, wpłynie na szersze dalekobieżne skomunikowanie lotniska, również z województwami ościennymi. W aspekcie powiązań kolejowych istotną rolę w kontekście dostępności kolejowej PL Łódź, związanej z transportem towarów, odgrywa także linia kolejowa C65/1 (nr 14), stanowiąca część bazowej sieci towarowej TEN-T, objęta europejską umową o ważnych liniach transportu

kombinowanego – AGTC i łącząca linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli, przy której usytuowany terminal CARGO. Od linii kolejowej nr 14 planowana jest również budowa połączeń kolejowych do Portu Lotniczego Łódź. Oprócz dogodnego położenia w centrum kraju, dodatkowymi atutami lotniska Cargo są: 24 godzinna obsługa Urzędu Celnego oraz wyposażenie w wysokiej jakości sprzęt do obsługi frachtu. Obiekt posiada wózki widtowe o udźwigu do 3 t., paleciaki ręczne oraz elektroniczne z wagą, przyczepy i stoły rolkowe, urządzenie do załadunku kontenerów i palet lotniczych, nagrzewnicę oraz Rapiscan (urządzenie do kontroli rentgenowskiej). Na chwilę obecną obsługa frachtu lotniczego dotyczy głównie Road Feeder Service (ruch na truckach) oraz drobnego czarterowego ruchu samolotowego. Plany rozwoju obejmują wyposażenie terminalu w dodatkowe stoły magazynowe i highloader, rozbudowę powierzchni magazynowej oraz budowę doków dla pojazdów. Lotnisko Cargo obsługują linie lotnicze: Lufthansa Cargo, Cargolux, Air France Cargo, SAS Cargo, Swiss World Cargo, Aircargo Service Network Sky XS oraz spedytorzy: DB Schenker, Omega Cargo Group, Panalpina, DHL, a. Hartrodt, DSV. W ciągu całego 2015 r. w terminalu odprawiono 6 476 ton ładunków wykonując przy tym 3 107 operacji.

## Śląskie

### Port lotniczy Katowice - Pyrzowice

Lotnisko Katowice Airport obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo, czynne jest 24h/7. W 2015 obsłużono 3,1 mln pasażerów oraz 16.119 ton cargo. Port lotniczy posiada bardzo dobrą lokalizację bezpośrednio przy drodze ekspresowej S1 oraz

autostradzie A1, usytuowany jest w pobliżu przecięcia się głównych europejskich szlaków transportowych oraz centralnie dla Polski południowej. Lotnisko znajduje się 30 km od największego węzła autostradowego w Polsce, skrzyżowania autostrad A1(północ-południe) i A4 (wschód-zachód).Z węzłem połączone jest za pomocą autostrady A1.

Brak jest ograniczeń hałasowych. Dostępność służb tj. kontroli ruchu lotniczego, operatorzy paliwowi, operatorzy handlingowi, spedytorzy i agencje celne, Służba Celna, Straż Graniczna również 24h/7.

Najwyższa w Polsce lokalizacja pasa startowego – 303 m n.p.m., zapewnia bardzo dobre warunki pogodowe, co przekłada się w porównaniu z innymi lotniskami w Polsce i tym regionie Europy na niewielką liczbę dni z ograniczoną widzialnością.

Terminale cargo mają łączną powierzchnię 17.700 m<sup>2</sup>. W tym powierzchnia magazynowa łącznie liczy 12 400 m<sup>2</sup> powierzchnie biurowe łącznie to 5.300 m<sup>2</sup>.

Powierzchnia parkingów, placów manewrowych i dróg wewnętrznych terminali cargo to około 35 000 m<sup>2</sup>. Nowy terminal cargo usytuowany jest bezpośrednio przy płycie postojowej dla samolotów (2 samoloty kodu C lub 1 kodu D) oraz przy płycie do odladania samolotów.

W ramach działalności terminala cargo operuje czterech przewoźników kurierskich, którzy realizują połączenia na trasach regularnych. DHL Express obsługuje połączenie Lipsk – Katowice – Kijów, UPS obsługuje połączenie Katowice – Koln/Bonn, FedEx

realizuje regularne rejsy na trasie Katowice – Paryż – Stuttgart – Katowice, TNT Katowice – Liege. Ponadto lotnisko obsługuje liczne towarowe rejsy czarterowe obsługiwane szerokokadłubowymi frachtowcami.

Jest możliwość dokonania czynności celnych we właściwości transportu drogowego/CMR/ i transportu lotniczego/AWB/ w jednym miejscu.

Na terenie lotniska znajduje się baza techniczna obsługi samolotów z najszerszym w Polsce zakresem certyfikacji usług związanych z obsługą techniczną statków powietrznych; Linetech, LS Technics.

W Katowice Airport zrealizowano największy w historii program inwestycyjny i oddano do użytku m.in.:

- Nową drogę startową o długości 3200 metrów i szerokości 45 metrów + 2x7,5 m opaski, PCN 70/R/A/W/T wyposażoną w ILS CAT. II umożliwia to operowanie większości typów samolotów pasażerskich i transportowych w tym takich jak np. Boeing 747 – popularny JumboJet. (przyszłościowy projekt umożliwia przedłużenie drogi startowej do 3 600 m).
- Nowoczesny terminal cargo wraz z niezbędną infrastrukturą o całkowitej powierzchni 12 000 m<sup>2</sup> w tym powierzchni magazynowej 10.000 m<sup>2</sup>, pow. biurowa 2.000 m<sup>2</sup>, kubatura 96.488 m<sup>3</sup>, wysokość 10.20 m, przepustowość 50.000 ton/rok, ilość stanowisk: 11 doków

Ilość miejsc parkingowych: I etap:

- parking TIR – 29 mp
- parking sam. dostawczych – 36 mp
- parking sam. osobowych – 101 mp.

Nowa infrastruktura będzie umożliwiała bezpośredni dostęp do płyty postojowej Apron 3.

- Rozbudowano drogi kołowania i płyty postojowe dzięki czemu lotnisko posiada aktualnie 36 stanowisk postojowych dla samolotów w tym: 3 stanowiska na samoloty kodu E oraz 10 stanowisk na samoloty kodu D.

## **Wielkopolskie**

### **Port lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań - Ławica**

Powierzchnia terminalu cargo wynosi 1.490 m<sup>2</sup>. W budynku znajdują się siedziby agenta handlingowego, Urzędu Celnego, Straży Granicznej, spedytorów i agencji celnych. Magazyn terminalu dzieli się na magazyn eksportowy, importowy i krajowy oraz boksy załadunku i wyładunku. W magazynie przystosowano pomieszczenia specjalistyczne dla przesyłek wartościowych, materiałów radioaktywnych i niebezpiecznych, zwierząt oraz depozytu. Dla zachowania bezpieczeństwa zamontowano system kontroli dostępu oraz system antynapadowy i antywłamaniowy. Każdy towar w ruchu cargo jest prześwietlany. Doskonała lokalizacja terminalu Cargo (około 5 km od autostrady A2), sprawia, że jest on ważnym ogniwem Centrum Logistyczno - Inwestycyjnego Poznań oraz powstającego w Poznaniu Centrum Logistycznego Żegrze.

## **Małopolska**

### **Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice**

Obszar województwa małopolskiego obsługiwany jest przez Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice. Kraków Airport jest obiektem współużytkowanym przez lotnictwo wojskowe i cywilne. Ogólna powierzchnia lotniska wynosi 310 ha, w tym w zarządzie spółki Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice im. Jana Pawła II znajduje się 27,5 ha. Powierzchnia ogólna nie obejmuje części wojskowej, na której zlokalizowana jest 8 Baza Lotnictwa Transportowego.

Aktualnie istnieje jedna utwardzona droga startowa o długości 2550 m i szerokości 60 m. Droga ta posiada nawierzchnię betonową o wytrzymałości PCN 52/R/B/W/T i umożliwia operowanie większości typów samolotów pasażerskich i transportowych. Lotnisko w Balicach jest drugim co do wielkości portem lotniczym w Polsce pod względem liczby obsługiwanych pasażerów. Na jego terenie zlokalizowany jest terminal pasażerski krajowy, terminal pasażerski międzynarodowy i Terminal Cargo. Powierzchnia całkowita Terminalu Cargo wynosi 4100 m<sup>2</sup>. Podstawową funkcją Terminalu Cargo jest spedycja i składowanie towarów przewożonych drogą lotniczą w obrocie międzynarodowym i krajowym. Teren obiektu Cargo o powierzchni 6 200 m<sup>2</sup> zlokalizowany jest w południowo – wschodniej części Portu Lotniczego Kraków – Balice, w odległości 400 m. od autostrady A4. Na jego terenie mieszczą się podstawowe funkcje związane z obrotem towarów, m.in.: rampa rozładowcza, magazyny, powierzchnie dystrybucji i rozdziału towarów, pomieszczenia związane z obsługą klientów, pomieszczenia Urzędu

Celnego, Straży Granicznej i Granicznego Inspektoratu Weterynarii.

## **Zachodniopomorskie**

### **Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ "Solidarność"**

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ "Solidarność" – międzynarodowy port lotniczy położony 33 km na północny wschód od centrum Szczecina przy drodze krajowej nr 6 (Goleniów – Gdynia) w pobliżu wsi Glewice. Swoim zasięgiem obejmuje około 1,6 mln mieszkańców. Lotnisko dysponuje 5 stanowiskami postojowymi dla samolotów kategorii A, B i C. Droga startowa (2500 x 60m) wyposażona jest w ILS Cat. I na kierunku 31. Lotnisko nie posiada radaru zbliżania, obowiązują podejścia zgodnie z opublikowanymi podejściami, zbliżanie jest objęte kontrolą proceduralną. W dwóch salach przylotowych oddzielających ruch krajowy od zagranicznego w ciągu godziny można dokonać odprawy do 500 osób. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów obsługuje 10 rozkładowych połączeń lotniczych: Warszawa, Oslo Gardemoen, Oslo Rygge, Oslo Torp, Stavanger, Bergen, Londyn Stansted, Londyn Luton, Dublin, oraz Liverpool oraz kierunki czarterowe – Antalya oraz Kreta. Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Powierzchnia terminala to 2,6 tys m<sup>2</sup>.

## **Lubuskie**

### **Port lotniczy Zielona Góra-Babimost**

Port lotniczy Zielona Góra-Babimost – port lotniczy w województwie lubuskim, ok. 4 km od centrum miasta Babimost. Obszar oddziaływania portu liczy

około 3 mln osób mieszkających w zachodniej Wielkopolsce oraz na Ziemi Lubuskiej. Port lotniczy jest położony przy miejscowości Nowe Kramsko, na północny wschód od aglomeracji zwanej Lubuskim Trójmiastem (Sulechów, Zielona Góra, Nowa Sól). Jest on dobrze połączony drogowo z jej największą miejscowością, Zieloną Górą, leżącą 34 km na południowy zachód, do której dotrzeć można drogą szybkiego ruchu w mniej niż 30 minut. Port znajduje się w pobliżu granicy z województwem wielkopolskim, około 95 km od Poznania. 30 km od lotniska znajduje się węzeł na autostradzie A2. Możliwy jest również dojazd koleją: 10 km od portu jest ulokowany węzeł kolejowy w Zbąszynku. Port lotniczy posiada terminal lotniczy (przepustowość: 150 tys. pasażerów rocznie). Teren portu zajmuje 450 ha. Zabudowa portu zawiera m.in. terminal pasażerski, terminal cargo, budynki technicznego zabezpieczenia, oraz 16 hangarów samolotowych (każdy o powierzchni 320 m<sup>2</sup>), które mogą służyć jako magazyny towarowe. Na lotnisku działa stałe lotnicze przejście graniczne. Port jest strzeżony przez całą dobę. Nie jest objęty normami hałasu, co powoduje, że port może być użytkowany całodobowo. Lotnisko może obsłużyć różne typy samolotów pasażerskich i transportowych, m.in. Boeing 737/B757/B767/B787, Airbus A320, Tu-154, ATR 42/ATR 72, Embraer 170, Ił-62/Ił-76, C-17. Lotnisko posiada pomoc nawigacyjną w postaci bezkierunkowego nadajnika NDB (częstotliwość 390 kHz) oraz od kwietnia 2014 system wspomaganie lądowania ILS kategorii I.

## **Dolnośląskie**

### **Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika**

Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika – międzynarodowy port lotniczy położony na terenie miasta Wrocławia, 10 km na południowy zachód od jego centrum, na osiedlu Strachowice. Lotnisko posiada jedną betonową drogę startową na kierunku 11/29 o wymiarach 2500 m × 58 m, jeden krajowy i jeden międzynarodowy terminal pasażerski oraz jeden terminal cargo. Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Obecnie trwa dostosowywanie ILS do kategorii drugiej, które ma zakończyć się w 2017 roku. W maju 2015 r. Port Lotniczy Wrocław obsłużył prawie 200,5 tys. pasażerów.

Dworzec towarowy usytuowany jest na terenie lotniska Wrocław – Strachowice (dojazd od ul. Rdestowej). Dysponuje 5500 m<sup>2</sup> ocieplanej i wentylowanej powierzchni magazynowej i 1750 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej. Na terenie terminalu cargo dostępne są: magazyn krajowy, magazyn celny, skład celny, chłodnia, pomieszczenie do składowania mat. radioaktywnych, rampy, możliwość wysokiego składowania, inne specjalistyczne urządzenia (w tym urządzenia instalowane na życzenie kooperujących firm).

## 9. Podsumowanie raportu

Aktualna sytuacja dotycząca Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wyznaczona jest przez stan inwestycji liniowych na głównych ciągach transportowych oraz punktowych ulokowanych w portach morskich oraz w głębi kraju. Inwestycje te mogą być finansowane z poziomu centralnego, regionalnego i lokalnego oraz z wykorzystaniem funduszy unijnych. Po okresie programowania 2007-2013 nadszedł czas na okres 2014-2020, w którym zasady dystrybucji funduszy unijnych realizowane są w oparciu o instrument finansowy „Łącząc Europę” (CEF - Connecting Europe Facility). Przyjrzyjmy się wielkości wykonanych inwestycji.

**W odniesieniu do infrastruktury liniowej** – zwraca uwagę zaawansowany stan zainwestowania. Ostatnie lata były okresem znacznego przyśpieszenia inwestycyjnego, w wyniku którego Polska przypominała wielki plac budowy. Autostrada A-1 jest już na wykończeniu. Jeżeli chodzi o odcinki niezakończone, to liczący 40 km odcinek Stryków-Tuszyn wykończony zostanie prawdopodobnie do sierpnia 2016 roku. Większy problem jest natomiast z liczącym 122 km odcinkiem Piotrków Trybunalski-Pyrzowice. Terminy wykończenia części odcinka leżącego w granicach Województwa Łódzkiego nie są znane. Z kolei odcinek ulokowany w Województwie Śląskim zrealizowany zostanie do 2021 roku. Linia kolejowa E 65 na odcinku Gdynia – Warszawa została już w zmodernizowana i przygotowana do jazdy pociągów z prędkością 160 km/h. Na odcinek Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice –

Zebrzydowice realizowane będą prace dokumentacyjne. Planuje się, iż inwestycje będą przeprowadzone w latach 2018 – 2023 w ramach CEF. Główne inwestycje linii kolejowej nr 226 Port Północny – Pruszcz Gdański (a w tym dwutorowy most nad Martwą Wisłą) zostały już zrealizowane. Modernizacji podlega także linia CE-65. Na linii obecnie prowadzone są prace na odcinku Inowrocław - Zduńska Wola - Chorzów Batory. Na odcinku Bydgoszcz - Tczew główne prace modernizacyjne zostały zakończone w 2015 roku. Zakończone zostały także prace modernizacyjne na odgałęzieniu przebiegającym wzdłuż linii kolejowej nr. 201, na odcinku Kościerzyna-Gdynia.

W skład „szczecińskiej” odnogi korytarza wchodzi droga ekspresowa S 3 oraz linie kolejowe E-59 i CE-59. Inwestycje wzdłuż S3 realizowane były w ostatnich latach etapowo. Modernizacja trasy ma się zakończyć w 2022 roku. Poza krótkimi odcinkami S3 zaplanowana została, jako droga o przekroju dwujezdniowym, czteropasowym. Modernizacji podlegają także linie kolejowe E-59 i CE-59. Modernizacja linii kolejowej E-59 na odcinku Czemiń – Poznań, jest kontynuowana pomimo problemów z wykonawcą prac. Natomiast do roku 2020 trwać ma modernizacja linii na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Czemiń oraz Poznań Główny – Szczecin Dąbie. Modernizacji podlega także CE-59. W nowym budżecie planowane są prace z Wrocławia Brochowa przez Głogów, Zieloną Górę, Rzepin i Szczecin Podjuchy. Efektem inwestycji będzie



podniesienie prędkości do 120 km/h, a tam, gdzie umożliwia to geometria toru do 140 km/h.

Nakłady inwestycyjne w Polsce w transporcie kolejowym przeznaczane są głównie na modernizację i elektryfikację już istniejących linii, a także na budowę nowych, równoległych linii. Tylko niewielka część układu sieci PKP pozwala na eksploatację pociągów pasażerskich z prędkością powyżej 120 km/h oraz towarowych powyżej prędkości 70 km/h. Trwają także intensywne prace przy realizacji połączeń portów morskich z systemem dróg krajowych.

W skład Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi także drogi wodne śródlądowe rzek Wisły i Odry. Wykorzystanie transportowe tych dróg jest aktualnie jednak niewielkie. Na modernizację dróg wodnych w Polsce potrzeba ok. 105 mld zł w ciągu 30 lat. W ostatnim czasie można jednak zaobserwować zwielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania polskich dróg śródlądowych: Odry i Wisły, tak, aby zapewniły połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi oraz Kanałem Odra-Dunaj. W tym celu powołano Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które to przygotowało projekt strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce do 2020 roku z perspektywą do roku 2030. Zgodnie z ww. dokumentem Odrzańska Droga Wodna (E-30) ma osiągnąć status międzynarodowej klasy żeglowności i być włączona w europejską sieć dróg wodnych. Natomiast Droga wodna rzeki Wisły ma uzyskać znaczną poprawę warunków nawigacyjnych. Większość projektów obejmuje rewitalizację dolnego biegu rzeki Wisły. Planuje się także połączenie Odra-Wiśła-Zalew Wiślany i Warszawa-Brześć poprzez rozbudowę dróg wodnych E-70 i E-40,

**W odniesieniu do infrastruktury punktowej** warto zwrócić uwagę na stopniowy przyrost powierzchni magazynowej na przestrzeni ostatnich lat. W całej Polsce jest już ponad 9,5 miliona m<sup>2</sup> tej powierzchni. Najwięcej zlokalizowane jest w okolicach Warszawy (prawie 250 ha), Górnego Śląska, Poznania (ponad 150 ha), Polskiej Centralnej. Trójmiasto na tym tle nie prezentuje się najlepiej, gdyż przekroczyło dopiero 30 ha. Uznawane jest jednak za perspektywiczny rynek rozwijający się. Stąd dobrze przedstawia się kwestia małych, prywatnych i branżowych centrów magazynowania. W każdym dużym mieście korytarza znajduje się spora liczba tych centrów, należących do takich operatorów jak: Panattoni, ProLogis, Logicor, Sergio, Diamond, Goodman. Najwięcej (bo ponad 20 na region) jest ich w okolicach Warszawy, Łodzi, Śląska. Ponadto zaczynają już funkcjonować duże centra logistyczne ulokowane w Gdańsku i Gdyni. Dotyczy to zwłaszcza Pomorskiego Centrum Logistycznego, którego pierwsze obiekty składowe oddane zostały do użytku w 2013 roku. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne dysponuje powierzchnią 20 ha. Korzystne wyniki odnotowuje Śląskie Centrum Logistyki SA ulokowane nad kanałem gliwickim.

Choć najważniejsze ośrodki logistyczne kraju funkcjonują nie tylko na rzecz strefy korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk (Warszawa, Dolny Śląsk, Wielkopolska) dynamiczny rozwój rozpoczęły również ośrodki logistyczne w strefie korytarza, m.in. w województwie łódzkim (tzw. złoty trójkąt Stryków - Łódź - Piotrków Trybunalski). Nowe Intermodalne Centra Logistyczne PKP Cargo otwierane są w Wielkopolsce. Ważną rolę odgrywa Centrum Logistyczne Volkswagen Group Polska. Ponadto dużo

z powstających terminali i centrów logistycznych, choć zlokalizowanych jest w strefie rozwojowej korytarza Bałtyk-Adriatyk, powiązanych jest z portami niemieckimi w relacji równoleżnikowej i spełnia funkcje podwykonawcze względem nich. Ruch lotniczy Cargo nie odgrywa jeszcze większej roli gdyż lotniska regionalne (z wyjątkiem Warszawy) nie osiągnęły odpowiedniej skali obrotów. Po kryzysie gospodarczym ostatnich lat, aktualnie obserwowane są tendencje wzrostowe, co dobrze rokuje na przyszłość.

Poszczególne regiony odgrywają różne role względem Korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz względem globalnego rynku towarowego. I tak Śląsk jest popularny, bo stamtąd dystrybuje się towary w stronę Czech, Słowacji, Węgier i Polski południowej, czyli do całej Europy Centralnej. Liczba magazynów wokół Poznania jest uzasadniona bliskością Europy Zachodniej. W Warszawie są centra związane z obsługą stolicy. Trójmiasto musi natomiast wykorzystać atuty lokalizacji związane z bliskością morza. To nie jest miejsce na magazyny, które mają przechowywać towary, które podlegają spedycji w kierunku Europy Środkowej, bo to się realizuje drogami lądowymi. Trójmiasto jest miejscem, gdzie można realizować różne procesy dla przetadowywanych towarów i wożonych drogą morską.

Należy też stwierdzić, iż Polska jest początkowym ogniwem korytarza transportowego. Stąd przypisuje jej się rolę głównego centrum logistycznego Europy Środkowo-Wschodniej m.in. w kontekście wzrastającej rangi wymiany handlowej Europa- Daleki Wschód (zwłaszcza Chiny) oraz planowanego wzrostu

chłonności rynków Ukrainy, Rosji, Białorusi, państw regionu M. Czarnego. W miarę upływu czasu wzrastać będzie rola ruchu tranzytowego przechodzącego przez nasz kraj w kierunku państw Morza Adriatyckiego, Egejskiego bądź Czarnego.

## 10. Spis tabel i rysunków

Tabela 1. Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach autostrady A1.

Tabela 2: Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach drogi ekspresowej S3

Rysunek 1. Realizacja i przygotowanie autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic. (stan na 29 lutego 2016 roku)

Rysunek 2. Linie kolejowe C-E 65 oraz E-65.

Rysunek 3. Linie kolejowe C-E 59 oraz E-59.

Rysunek 4. Inwestycje kolejowe planowane w latach 2014-2020

Rysunek 5. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku.

## 11. Metoda przygotowania raportu i bibliografia

### **Raport został sporządzony na podstawie:**

Ankiety przygotowanych przez przedstawicieli województw wchodzących w skład Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk oraz województw kooperujących ze stowarzyszeniem (Warmińsko-Mazurskiego, Małopolskiego, Lubuskiego, Dolnośląskiego, Opolskiego), a dokładnie przez:

- Martę Ciesielską z Województwa Zachodniopomorskiego
- Marcina Pogodzińskiego z Województwa Śląskiego
- Marcelego Jakubowskiego z Województwa Wielkopolskiego
- Ewę Paturalską-Nowak z Województwa Łódzkiego
- Tomasza Sławińskiego z Województwa Mazowieckiego
- Michała Grabana z Województwa Pomorskiego
- Krzysztofa Szczepankiewicza z Województwa Kujawsko-Pomorskiego
- Grzegorza Firsta z Województwa Małopolskiego

### **Bibliografia**

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Gdańsk 2012.

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin 2010.

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”, Katowice 2013.

Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku, Poznań 2012.

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego do 2020 roku, Łódź 2012.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020, Warszawa 2012.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+, Toruń 2013.  
Deklaracja programowa w sprawie planu działań na rzecz rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w latach 2012-2014 (woj kujawsko-pomorskie, lubuskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie), Czarnków 2011.  
List intencyjny w sprawie woli współpracy na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa, Elbląg 2013.  
Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Warszawa 2014.  
Raport: Rynek nieruchomości magazynowych w 2015 r. Luty 2016 ([http://www.paiz.gov.pl/files/?id\\_plik=26337](http://www.paiz.gov.pl/files/?id_plik=26337)).  
Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Minister Infrastruktury i Rozwoju. Wrzesień 2015.  
Transport Logistyka porty, Nr 0/2015; [www.sitkszczecin.org.pl](http://www.sitkszczecin.org.pl)  
Raport Cushman&Wakefield Polska. Marketbeat Polska Jesień 2015.  
Logistyka w Polsce, Raport 2013, I. Fechner, G. Szyszka (red.), Poznań 2014.

**Witryny internetowe:**

[www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)  
[www.port.gdynia.pl](http://www.port.gdynia.pl)  
[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)  
[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)  
[www.liniae65.pl](http://www.liniae65.pl)  
[www.industrial.pl](http://www.industrial.pl)  
[www.lhs.com.pl](http://www.lhs.com.pl)[www.scl.com.pl](http://www.scl.com.pl)  
[www.polzug.de](http://www.polzug.de)  
[www.adextra.pl](http://www.adextra.pl)  
[www.altmaster.com](http://www.altmaster.com)  
[www.magazyny.pl](http://www.magazyny.pl)  
[www.damco.pl](http://www.damco.pl)  
[www.biznespolska.pl](http://www.biznespolska.pl)  
[www.warehouses.pl](http://www.warehouses.pl)  
[www.cargosped.pl](http://www.cargosped.pl)  
[www.spedcont.com.pl](http://www.spedcont.com.pl)  
[www.polzug.de](http://www.polzug.de)  
[www.lotnisko-chopina.pl](http://www.lotnisko-chopina.pl)  
[www.modlinairport.pl](http://www.modlinairport.pl)  
<http://witeklogistic.pl/>  
<http://pl.goodman>  
[www.marr.pl/multimedia/0000/8051/Hale\\_2011.pdf](http://www.marr.pl/multimedia/0000/8051/Hale_2011.pdf)

[www.mglogistic24.pl/](http://www.mglogistic24.pl/)  
<http://panattoni.pl>  
<http://www.7rsolution.pl>  
<http://www.gn.com.pl>  
<http://www.krakowkokotow.7rlogistic.pl>  
[www.krakowairport.pl](http://www.krakowairport.pl)  
[www.prologisceesearch.com](http://www.prologisceesearch.com)  
[www.jartom.com](http://www.jartom.com)  
[www.magazyny-news.pl](http://www.magazyny-news.pl)  
[www.wnp.pl](http://www.wnp.pl)  
[www.logistyczny.com.pl](http://www.logistyczny.com.pl)  
[www.pccintermodal.pl](http://www.pccintermodal.pl)  
[www.rbf.net.pl](http://www.rbf.net.pl)  
[www.schavemaker.pl](http://www.schavemaker.pl)  
<https://pl.wikipedia.org>  
[geoportal.gov.pl](http://geoportal.gov.pl)  
[www.spedimex.pl](http://www.spedimex.pl)  
[topmagazyny.pl](http://topmagazyny.pl)  
[www.goodpointpulawska.pl](http://www.goodpointpulawska.pl)  
[www.idealidea.com.pl](http://www.idealidea.com.pl)  
[www.magwarsaw.pl](http://www.magwarsaw.pl)  
[www.remobile.pl](http://www.remobile.pl)  
[www.dbp-ursus.pl](http://www.dbp-ursus.pl)  
[warsawdistributioncenter.com](http://warsawdistributioncenter.com)  
[www.magwarsaw.pl](http://www.magwarsaw.pl)  
[www.metropol.com.pl](http://www.metropol.com.pl)  
[www.prologisceesearch.co](http://www.prologisceesearch.co)  
[lotnisko-radom.eu](http://lotnisko-radom.eu)

**Raport sporządził:**

Michał Graban - Departament Rozwoju Gospodarczego UMWP

# RAPORT 2016

Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2016.

